


LES

# ROUTES DES ALPES OCCIDENTALES

A

# L'ÉPOQUE NAPOLÉONIENNE (1796-1815)

---

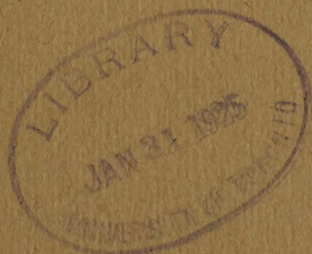
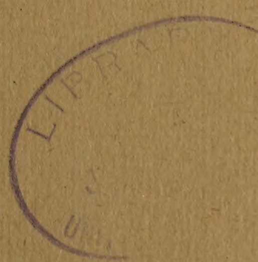
Essai d'étude historique
sur un groupe de voies de communication

PAR

MARCEL BLANCHARD

Docteur ès lettres
Maître de Conférences d'Histoire moderne et contemporaine
à la Faculté des Lettres de l'Université de Montpellier

GRENOBLE
IMPRIMERIE JOSEPH ALLIER
26, Cours de Saint-André, 26
—
1920

# LES ROUTES DES ALPES OCCIDENTALES

## A L'ÉPOQUE NAPOLÉONIENNE (1796-1815)

LES

# ROUTES DES ALPES OCCIDENTALES

A

# L'ÉPOQUE NAPOLÉONIENNE (1796-1815)

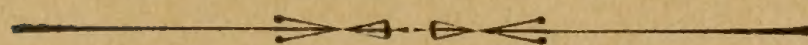
---

Essai d'étude historique
sur un groupe de voies de communication

PAR

Marcel BLANCHARD

Docteur ès lettres
Maître de Conférences d'Histoire moderne et contemporaine
à la Faculté des Lettres de l'Université de Montpellier



GRENOBLE
IMPRIMERIE JOSEPH ALLIER
26, Cours de Saint-André, 26

1920

# INTRODUCTION

Le présent essai, dans sa forme peut-être un peu étroite, est le résultat d'adaptations et de réductions successivement apportées au plan de recherches et d'études primitivement envisagé pour la poursuite de ce travail. Assez souvent, la remarque en a plusieurs fois déjà été faite, la distance est grande entre l'ample et ambitieuse conception inspirant au début la mise en train d'une enquête historique et le résultat très modeste auquel il est, en fin de compte, donné d'aboutir; cette marge inévitable peut, dans notre cas, paraître tout particulièrement accentuée.

Lorsqu'en effet, voici plus de onze années, nous nous mîmes à la besogne, nous nous proposions un double but nettement défini : il s'agissait tout d'abord — et cela depuis le début des temps modernes et la formation des Etats centralisés, plus précisément depuis la refonte de l'Etat de Piémont-Savoie par Emmanuel-Philibert et la faillite, au traité de Lyon, des ambitions savoyardes à l'Ouest des Alpes — d'étudier la politique *d'utilisation économique* dont les cols des Alpes Occidentales, et plus spécialement le Cenis, avaient été l'objet de la part de leurs détenteurs, non moins que la concurrence et la rivalité déchaînées de ce fait entre ces passages. Cette étude, nous avions l'illusion de la pouvoir pousser jusqu'aux origines même de l'ère des chemins de fer, pensant nous mettre à même de constater, au moins sommairement, à cette occasion, comment s'était effectué, en ce qui touche les courants du transit, le passage de la période de la route à celle de la voie ferrée. Ce souci de conduire nos recherches jusqu'à une période en somme si proche dérivait, très précisément, du second but qu'il était dans nos intentions d'atteindre. Le travail de recherches et d'exposition historiques une fois mené à bien, nous nous proposions, en effet, dans les cas successifs de l'exploitation d'un col par la route et

d'un ensemble de vallées par le rail, de confronter les conditions de vie des routes avec celles des voies ferrées commençantes, dans le dessein d'atteindre et de mettre en évidence la part respective à attribuer, dans la fortune de ces grands passages, aux causes géographiques permanentes et profondes, d'une part, et, d'autre part, aux facteurs tant généraux qu'accidentels d'ordre historique. En somme, définir et présenter la politique routière de l'Etat de Piémont-Savoie aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, déterminer, en opposition avec elle ou par rapport à elle, celles des pays détenteurs des autres passages occidentaux, voir quelle capitale importance avait eue dans ce domaine et au début du XIX^e^ siècle l'extension sur toute cette région montagneuse d'un puissant Etat unitaire, la France consulaire et impériale; examiner quel rôle les voies carrossables aménagées sur les cols par les ingénieurs impériaux avaient tenu dans ces décades où, de 1820 à 1850, le formidable accroissement du trafic général postule en quelque sorte la création des voies ferrées, déterminer les conditions précises dans lesquelles la route avait « passé la main [1] » au rail, dégager enfin les enseignements d'ordre géographique qui résulteraient de tous ces faits, tel était le schéma que nous construisions audacieusement avec l'enthousiasme et la ferveur toujours ressentis à la contemplation d'un beau sujet, d'un sujet du moins réputé tel.

De ces intentions initiales à la réalisation de caractère limité que l'on apporte ici, les étapes ont toutes été dans le sens de la restriction et de la concentration du sujet.

Très vite tout d'abord, il apparut qu'une partie du travail envisagé, celle relative aux débuts de l'ère ferroviaire, serait absolument impossible à constituer, les documents d'archives, les

---

[1] Cette étude pourrait être particulièrement intéressante en ce qui touche le Cenis, dans la vie duquel, entre la route du col et le tunnel du Fréjus, s'est interposée une forme de transition curieuse, une voie ferrée sur route, joignant les chemins de fer arrêtés de chaque côté de la montagne en attendant que fût terminé le tunnel.

seuls qui permettraient partiellement[1] d'atteindre à quelque exactitude, étant pour cette époque, et surtout du côté italien, à peu près inaccessibles; la période, si intéressante pourtant, de la soudure entre les deux modes d'exploitation du transit — de la route au rail — se révélait hors de la portée d'une étude historique vraiment sérieuse. De ce chef une première amputation devenait nécessaire, et l'année 1815 s'imposait dès lors comme date ultime.

Par ailleurs et plus lentement du reste, nous en arrivions à cette conviction qu'il y avait, de la part d'un non-spécialiste, une prétention sûrement excessive à se risquer à tenter, dans le domaine de la géographie, une incursion par trop caractérisée vraiment et qu'il convenait de laisser à de plus qualifiés le soin de discriminer ce qui, dans les faits de circulation étudiés, pourrait ressortir à la stricte compétence d'une autre discipline que l'histoire. Sans doute, même quand il s'agit de faits économiques déjà très évolués comme ceux concernant et les organisations de transport et une politique basée sur l'exploitation du transit, la géographie donne le cadre et impose les conditions essentielles; mais l'entrecroisement des causes purement accidentelles, surtout la fertilité des combinaisons humaines tendues à la poursuite des intérêts collectifs ou individuels se révèlent d'une variété et d'une complexité telles, que l'influence des causes naturelles peut, dans de certaines conjonctures, apparaître singulièrement atténuée et oblitérée, voire complètement neutralisée; d'autant qu'à « organiser » le transit, partant à en compliquer singulièrement les modes d'exercice, concourent très vite deux pratiques, l'une politique, celle des diplomates, l'autre administrative, celle des douaniers, toutes deux aussi

---

[1] Nous disons *partiellement;* en effet, les recherches dans les archives administratives ne semblent permettre d'atteindre, en matière d'histoire économique, que la forme et le mécanisme des opérations étudiées. Les vraies raisons, savoir l'action des intérêts collectifs ou personnels, ont bien des chances de n'être jamais atteintes qu'indirectement et très incomplètement, sauf dans le cas, en somme assez rare, de la disposition de correspondances privées absolument sincères.

artificielles que possible, toutes deux se proposant délibérément de fausser la simple et naturelle répartition des routes de commerce. Mieux valait pour nous, dans ces conditions, nous en tenir à une étude strictement historique.

Même ainsi progressivement restreint, d'ailleurs, le champ n'en demeurait pas moins fort vaste, trop vaste même encore; et après plusieurs années de recherches et de travaux, nous avions été amené à resserrer notre effort sur deux objectifs plus restreints : étudier, d'une part, à travers les XVIIe et XVIIIe siècles la continuité de la politique piémontaise dans son système du Cenis; suivre, d'autre part, les réalisations capitales de la période napoléonienne tout en essayant, d'un système et d'une époque à l'autre, de déceler les points de contact, les liaisons et les répercussions.

C'est alors que des événements d'ordre général amenèrent, dans la préparation de ce travail, une longue interruption; quand nous le reprîmes après cinq ans d'abandon, nous nous décidâmes, sur les conseils les plus autorisés et dans le désir, après tout naturel, d'en venir sans trop tarder à une conclusion plus prochaine, nous nous décidâmes à nous en tenir, pour la présente étude, à la période napoléonienne, et à ne garder, des deux siècles antérieurs, que ce qui serait nécessaire pour l'intelligence de cette période même. D'ailleurs, à légitimer le choix des vingt années ainsi retenues plusieurs raisons valent également; à tous les points de vue, ces années se présentent avec une individualité entière se prêtant bien à une étude isolée : tout d'abord — et c'est là le point essentiel — c'est la période de la construction des routes carrossables, construction en rapport avec ce grand fait politique que la France étend alors son influence prépondérante, puis sa domination exclusive sur tout l'ensemble des Alpes Occidentales. De plus, les conditions de l'exploitation économique des cols se trouvent à ce moment dominées par le grand système continental et peuvent être envisagées d'ensemble. Bref, par tous ces caractères, la période retenue a paru se prêter à l'élaboration d'une monographie restreinte

mais précise. On la présente ici comme une contribution modeste à un ensemble de très longue haleine et qui ne saurait être mené à bien que par les soins de nombreux travailleurs : l'histoire des routes alpines de commerce aux époques moderne et contemporaine. Ce pourrait être, aussi, une contribution à un autre ensemble, lui aussi impossible à constituer autrement que par l'effort collectif : « Les routes du commerce européen à l'époque du système continental ». Une fois seulement de tels ensembles bien ordonnés, il y aura chance pour les spécialistes de démêler ce qui, dans la circulation commerciale alpine, peut prêter matière à systématisation géographique.

---

# BIBLIOGRAPHIE

## I. SOURCES MANUSCRITES.

### I. ARCHIVES D'ÉTAT DE TURIN.

SECTION I. A) Fonds *Dacito di Susa* (Dace de Suse). Dossiers 1-4.

Fonds *Gabelle Generali* (Gabelles générales). Dossier 1.

Fonds *Poste* (Postes). Dossiers 1-3; dossiers d'addition 1-4.

Fonds *Gabelle Sale Savoia* (Gabelles du sel de Savoie). Dossiers 1-6; dossiers d'addition 1-4.

Fonds *Commercio in generale tante di terra ferma que maritimo* (3e categoria). Commerce en général tant terrestre que maritime, 3e catégorie.) Dossiers 1-4.

Fonds *Commercio* (4e categoria) : *Vetture Publiche* (Commerce, 4e catégorie. Voitures publiques). Dossier 12.

Fonds *Ponti e Strade* (Ponts et routes). Dossiers 1-9; dossiers d'addition 1-5.

Fonds *Dogana e tratta* (Douane et traite). Dossier 1 de 2e addition.

Fonds *Laghi e fiumi* (Lacs et fleuves). Dossier 1.

Fonds *Montferratto*. Dossier *Strada franca del Montferratto* (Route franche du Montferrat).

B) **Période française :** Fonds *Travaux publics* n° 9.

C) **Archives du Royaume de Sardaigne après 1815 :** Fonds *Strada Reale di Francia* (Route royale de France). Dossier 12.

SECTION II. A) **Premier classement.**

Fonds *Poste e vetture* (Postes et voitures). Dossiers 1-3.

Fonds *Dogana* (Douane). Dossiers 1-4.

Fonds *Ponti e Strade* (Ponts et routes). Dossiers 1-6.

---

[1] La bibliographie critique de nos sources que nous présentons dans une étude complémentaire constitue, pour le présent travail, une annexe très étroite et dont la consultation est très désirable pour la complète intelligence de ce travail même. Dans ces conditions, il a paru possible de se borner ici à l'énumération de ces sources dont on essaie ailleurs de mettre en évidence la valeur et l'importance.

B) **Deuxième classement.**

Fonds *Ponti e Strade* (Ponts et routes [du Piémont]). 46 liasses.

Fonds *Ponti e Strade Savoia* (Ponts et routes de Savoie). 19 liasses. — (Les affaires d'ordre général sont classées chronologiquement; les affaires particulières sous la rubrique de chacune des provinces.)

C) **Période française.**

C') **Administration générale du Piémont.**

Article 92. *Douanes* (liasses rangées chronologiquement).
— 154. *Hospice du col de Tende.*
— 155. *Hospice du Saint-Bernard.*
— 156. *Hospice du Cenis* (liasses rangées chronologiquement).
— 157. *Hospice du Genèvre.*
— 173. *Routes, Ponts, Digues* (liasses rangées chronologiquement).
— 174. *Postes.*
— 175. *Postes aux chevaux.*

C'') **Administration du département du Pô.**

Catégorie VI, Article 8 (*Travaux publics*).

## II. ARCHIVES NATIONALES.

Série AFIV 1055, 1056, 1057 — 1060, 1061, 1062 — 1707 à 1712 —.1717, 1718.

Série $F^{1c}$V [1] (Pour la période impériale). Cartons : *Doubs, Jura, Ain, Léman, Mont-Blanc, Isère, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Doire, Pô, Stura, Montenotte, Gênes, Marengo, Apennins.*

Série $F^{12}$. Cartons 501, 502, 510, 512, 513, 514, 534, 535, 549, 550, 620, 621, 641, 643, 2193.

Série $F^{14}$. Cartons 769, 770, 837, 838, 975, 980, 991, 995 à 999, 1001, 1002, 1004 à 1006, 1013, 1026 à 1028, 1031, 1032.

Dossiers administratifs des inspecteurs et ingénieurs : *Auzillion, Céard, Coïc, Dausse, Derrien, Deschamps, D..., Goury, L..., Rolland, Teulère, Sevestre.*

## III. ARCHIVES DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

*Correspondance Turin.* Volumes 231, 257, 258, 260, 279, 280.
*Correspondance Suisse,* 354.
*Correspondance Valais,* 1 à 11.

## IV. BIBLIOTHÈQUE DE L'ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Manuscrits relatifs aux routes des Alpes à l'époque impériale, n$^{os}$ 452, 771, 776 à 779, 1355, 1377 à 1380, 1386.

---

[1] Ou série N des fonds départementaux. L'on a eu, en effet, recours aux Archives départementales (série N) aussi souvent qu'il a été possible.

## V. ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE L'AIN

Série C. Cartons 911, 959, 991 à 993, 1024, 1025, 1037 à 1042, 1047, 1049 à 1055, 1062 à 1080.
Série S. Cartons 76, 274, 415.

## VI. ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES ALPES-MARITIMES.

Série S. Cartons 17 à 31.

## VII. ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES HAUTES-ALPES.

Série C. Cartons 110 à 128.
Série L. Registres 99 à 102. Cartons 763 *bis* et *ter*, $776^{12}$, $776^{13}$, $776^{14}$, $776^{20}$.
Série S. Dossiers *travaux* des routes nationales n$^{os}$ 75, 85, 91, 93, 94, durant la période consulaire et impériale.

## VIII. ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE L'ISÈRE.

Série C. Cartons de l'Intendance de Grenoble relatifs aux routes, ponts, bacs et péages du Dauphiné.
Série L. Cartons 470, 471, 472, 482 à 498.
Série S. Dossiers *travaux* de 1800 à 1815 concernant les routes nationales n$^{os}$ 6, 7, 75, 85, 90, 91, 92.

## IX. ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE LA SAVOIE.

Série C. Cartons 143, 431, 486 à 521, 530, 768, 812.
Série L. Cartons 1498, 1508 à 1516, 1521, 2124, 2125.
Fonds *Sarde*. Cartons 572, 573, 2233.

## X. BIBLIOTHÈQUE DE LA VILLE DE GRENOBLE.

Papiers et manuscrits de Dausse.

---

[1] On adoptera, dans le corps de l'ouvrage, pour la désignation des différents fonds d'Archives les abréviations que voici :
Arch. Tur. I = Archives d'Etat de Turin. Première section.
Arch. Tur. $II^1$ = Archives d'Etat de Turin. Deuxième section, premier classement.
Arch. Tur. $II^2$ = Archives d'Etat de Turin. Deuxième section, deuxième classement.
Arch. Nat. = Archives Nationales.
Arch. Aff. Etr. = Archives des Affaires Etrangères.
Arch. Is. = Archives départementales de l'Isère.
Arch. Sav. = Archives départementales de la Savoie.
Arch. H$^{tes}$-Alp. = Archives départementales des Hautes-Alpes.

## II. OUVRAGES IMPRIMÉS[1].

BIANCHI, *Storia della monarchia piemontese dal 1773 al 1851*, Turin, 1885, 4 vol. in-8°.

BOURGIN, *Les études relatives à la période du Risorgimento en Italie (1789-1870)*, Paris, 1911 (Publication de la Revue de synthèse historique).

CARUTTI, *Il primo Re di Casa Savoia, Storia di Vittorio Amedeo II*, 2ᵉ édit., Turin, 1897, 1 vol. in-8°.

CARUTTI, *Storia del regno di Carlo Emanuele III*, Turin, 1859, 1 vol. in-8°.

CAUSSY, *Voltaire seigneur de village*, Paris, 1912, 1 vol. in-16.

CÉRENVILLE (DE), *Le système continental et la Suisse, 1803-1813*, Lausanne, 1906, 1 vol. in-8°.

CHAPUISAT (Edouard), *Le commerce et l'industrie à Genève pendant la domination française* (Mémoires et documents de la Société d'histoire et d'archéologie de Genève), Paris et Genève, 1908, 1 vol. in-8°.

CHAPUISAT (Edouard), *La municipalité de Genève pendant la domination française*, Paris et Genève, 1910, 2 vol. gr. in-8°.

CHAPUISAT (Edouard), *De la Terreur à l'Annexion, Genève et la République française*, Paris et Genève, 1912, 1 vol. in-8°.

CIBRARIO, *Origini e progressi della institutioni della monarchia di Savoia*, Turin, 1855, 1 vol. gr. in-8°.

CUGNAC (DE), *Campagne de l'armée de réserve*, Paris, 1900, 2 vol. gr. in-8°.

DEBAUVE, *Les travaux publics et les ingénieurs des Ponts et Chaussées depuis le XVIIᵉ siècle*, Paris, 1893, 1 vol. in-8°.

DRIAULT (Edouard), *Napoléon en Italie (1800-1812)*, Paris, 1906, 1 vol. in-8°.

DRIAULT (Edouard), *La politique extérieure du Premier Consul (1801-1803)*, Paris, 1910, 1 vol. in-8°.

DUBOIN, *Raccolta per ordine di materie delle Leggi, cioe Editti, Patenti... della Real Casa di Savoia.* Collection publiée à Turin de 1854 à 1860 par les avocats Amato et Duboin, 34 vol. in-4°.

DU BOIS-MELLY, *La seigneurie de Genève et ses relations extérieures (1720-1749)*, Genève, 1880, 1 vol. in-16.

---

[1] On a jugé inutile de reproduire ici l'indication des ouvrages et travaux de caractère technique et particulier méthodiquement présentés à la *Bibliographie critique;* l'on a cru, au contraire, devoir grouper en cette place les travaux d'ordre plus général qui ont semblé ne pouvoir être retenus dans une bibliographie critique consacrée aux sources de l'histoire des routes. Par ailleurs, l'on ne croit pas devoir mentionner en cette place les travaux qui n'ont été consultés qu'incidemment et qui sont cités en note au cours du texte. D'ailleurs et en raison même de son sujet très spécial, notre étude est presque exclusivement à base de documentation d'Archives.

Du Bois-Melly, *Histoire anecdotique et diplomatique du traité de Turin (1754)*, *ibid.*, 1880, 1 vol. in-16.

Du Bois-Melly, *Relations de la Cour de Sardaigne et de Genève (1754-1792)*, *ibid.*, 1891, 1 vol. in-16.

Dunan (Marcel), *Napoléon et les cantons suisses*, Revue des études napoléoniennes, 1912, t. II, p. 190-218.

Dunan (Marcel), *Le système continental. Bulletin d'histoire économique*, *ibid.*, 1913, t. I, p. 115-146.

Dunant (Emile), *Les relations diplomatiques de la France et de la République Helvétique (1798-1803)*, Bâle, 1901, 1 vol. in-8°.

Einaudi (L.), *La finanza sabauda all'aprirsi del secolo XVIII e durante la guerra di successione spagnuola*, Turin, 1908, 1 vol. in-4°.

Fazy (H.), *Les Suisses et la neutralité de la Savoie (1703-1704)*, Genève, 1895, 1 vol. in-16.

Guyot (R.), *Le Directoire et la paix de l'Europe*, Paris, 1911, 1 vol. in-8°.

Guyot (R.), *Le Directoire et la République de Gênes*, La Révolution française, 1903, t. I, p. 401 et 508, t. II, p. 40-56.

Hauser (H.), *La position géographique de la Suisse : étude de géographie politique*, Annales de Géographie, 1916, p. 413-428.

Letaconnoux, *Les transports en France au XVIII^e siècle*, Revue d'histoire moderne et contemporaine, 1908-1909, p. 97-114, 269-292.

Letaconnoux, *Les voies de communication en France au XVIII^e siècle*, Vierteljahrschrift für Social-und Wirtschaftgeschichte, t. VII, p. 94-141.

Masson (Paul), *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Paris, 1911, 1 vol. in-8°.

Melzi-d'Eril, *Memorie, documenti* (publiés par son petit-fils Giovanni), Milan, 1865, 2 vol. in-8°.

Murat, *Lettres et documents pour servir à l'histoire de Joachim Murat*, avec une introduction et des notes de M. Le Brethon, Paris, 1908 sq., 6 vol. in-8°.

Napoléon, *Correspondance publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III*, Paris, 1858-1869, 28 vol. in-4°.

Napoléon, *Lettres inédites (an VIII, 1815)* publiées par Léon Lecestre, 2^e édit., Paris, 1897, 2 vol. in-8°.

Napoléon, *Itinéraire de Napoléon I^er* par A. Schuermans, 2^e édit., Paris, 1911, 1 vol. in-8°.

Perreau (J.), *L'épopée des Alpes (Episodes de l'histoire militaire des Alpes)*, Paris, 1912, 3 vol. in-8°.

Perreau (J.) (sous le pseudonyme de Sopheau), *Les variations de la frontière française dans les Alpes depuis le XVI^e siècle*, Annales de Géographie, 1893-1894, p. 183-195.

Pingaud, *Bonaparte président de la République italienne*, Paris, 1914, 2 vol. in-8°.

Prato (G.), *La vita economica in Piemonte a mezzo il secolo XVIII*, Turin, 1909, 1 vol. in-4°.

ROTA (Ettore), *L'Austria in Lombardia e la preparazione al movimento democratico cisalpino*, Milan, 1911, 1 vol. in-12.

SAINTE-CROIX, *Relation du Piémont du secrétaire d'ambassade français Sainte-Croix* publiée par le baron Manno. Miscellanea di Storia Italiana, série II, t. I, Turin, 1876.

SCHMIDT (Ch.), *Le grand duché de Berg (1806-1813). Etude sur la domination française en Allemagne sous Napoléon Ier*, Paris, 1905, 1 vol. in-8°.

SCHMIDT (Ch.), *Napoléon et les routes balkaniques*, Revue de Paris, 1912, t. VI.

SCHMIDT (Ch.), *Sismondi et le blocus continental*, Revue historique, 1914.

VIGNON, *Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, 1862, 3 vol. in-8°.

# CHAPITRE I

## La genèse des voies napoléoniennes des Alpes. La concurrence des cols et les premières polémiques (1796-1799).

L'époque napoléonienne est celle de la construction des routes carrossables des Alpes occidentales — Explication de ce fait en rapport avec l'intime fusion réalisée à ce moment des destinées françaises et des destinées italiennes.

I. — Les premières intentions de Bonaparte sur le Simplon ; ses initiatives à cet égard au printemps de 1797 — Origines lointaines de la politique du Simplon : au XVIII^e siècle déjà, le Cabinet de Versailles s'est occupé des passages du Haut-Rhône vers la Lombardie en vue de lutter contre la politique piémontaise de fermeture des cols alpins autres que le Cenis. Suggestions que Bonaparte trouve à cet égard dans les milieux milanais qui veulent le Simplon comme une revanche contre les gens de Turin. Importance de la politique du Simplon sur l'attitude du Directoire vis-à-vis des pays helvétiques.

II. — Tandis que Bonaparte se préoccupe du Simplon, la question des routes se pose sur d'autres points. Initiatives des Briançonnais pour réclamer le Genèvre. La situation antérieure de ce col fermé depuis les traités d'Utrecht par la politique de la cour de Turin. Rôle du général Vallier-Lapeyrouse et la propagande dans les milieux militaires pour le Genèvre. Efforts des Briançonnais pour intéresser à leur cause les habitants des Hautes-Alpes et de l'Isère ; leur réussite à cet égard et ses limites : union des Hauts-Alpins et des citoyens de l'Isère pour réclamer le Genèvre, division sur la question des voies d'accès entre partisans de l'Oisans et partisans de la route par la Durance. Etat de la question en 1799.

III. — La situation du Cenis : effacé d'abord et éclipsé par la rentrée en scène du Simplon et du Genèvre, il revient sur le tapis lors de l'annexion par le Directoire de la ville de Genève et de l'occupation du Piémont — Début des polémiques entre cols rivaux.

IV. — La route du col de Tende : rappel des grands desseins de la politique piémontaise à son égard — appréciation technique des ingénieurs français à l'endroit des réalisations piémontaises — peu d'importance de la route dans les préoccupations françaises.

Etat de la question des routes des Alpes occidentales lors des revers français en Italie en 1799 : absence à ce moment de toute réalisation.

Le même ensemble d'événements qui, aux dernières années du XVIII^e siècle, allait ouvrir dans les vicissitudes complexes des

rapports franco-italiens une nouvelle et si importante période, devait du même coup inaugurer pour les routes des Alpes Occidentales la grande époque de leur histoire : les opérations militaires dans la plaine du Pô à partir de 1796, l'importance croissante des questions italiennes dans notre politique extérieure, les ambitions personnelles de Bonaparte au delà des Alpes et, en fin de compte, l'inféodation chaque jour plus étroite de la Péninsule à la domination française se trouvèrent, en effet, impérieusement appeler la construction de grandes voies carrossables venant, pour la traversée des cols, se substituer aux sentiers muletiers, seuls à peu près jusqu'alors à assurer la jonction de l'Italie du Nord avec la France. C'est donc tout naturellement que prirent forme et se précisèrent les projets dont l'exécution s'amorça avec le Consulat et se poursuivit avec l'Empire, mais dont l'idée initiale doit être reportée aux premiers moments de ce nouveau contact franco-italien.

La chose aussi bien s'explique aisément : pour la première fois depuis l'Empire Romain — si l'on met à part la période carolingienne où il ne pouvait vraiment être question de travaux de cet ordre — la région des Alpes Occidentales allait se trouver absorbée dans un grand système politique unitaire en mesure de mettre au service de telles entreprises les ressources financières nécessaires non moins que les indispensables moyens techniques. Aux siècles précédents, sans aucun doute, les avantages d'une liaison moins précaire entre les deux revers de la chaîne avaient, dans quelques-uns des pays helvétiques, surtout dans le Piémont, fixé — et très vivement — l'attention de beaucoup d'esprits clairvoyants; mais, et tout d'abord, la préoccupation de ne pas frayer au voisin redouté de l'Ouest une trop facile voie d'invasion vers les plaines du Pô avait, à cet égard, fortement influencé la politique des gens de Turin; surtout, ni l'Etat de Piémont-Savoie, ni aucune des formations politiques suisses n'étaient en situation d'appliquer à ces vastes et coûteux desseins les moyens de réalisation vraiment appropriés. En particulier la disproportion entre l'ampleur des projets et

l'insuffisance des instruments d'exécution avait éclaté dans la conduite d'une entreprise de cet ordre, celle de la route par le col de Tende, qui constitua, aux dernières années de l'Ancien Régime, comme la grande pensée des ministres piémontais : à beaucoup près, les résultats procurés n'avaient répondu ni aux ambitions conçues à cette occasion, ni même, faute d'argent, à la très réelle ingéniosité des conducteurs du travail. L'administration napoléonienne, au contraire, allait utiliser, pour ces grands travaux, en même temps que ce remarquable corps si apprécié d'ingénieurs spécialistes — le premier de l'Europe — qu'avait organisé la vieille monarchie française, les possibilités bien autrement larges des finances françaises reconstituées. L'édification des routes à travers les Alpes Occidentales peut, de la sorte, apparaître comme le couronnement suprême de cet admirable effort qui, au XVIII^e^ siècle, avait doté notre pays d'un réseau routier de premier ordre.

Ce n'est pas toutefois sans intentions qu'est employée ici l'expression « administration napoléonienne » : l'épithète a ce premier avantage de préciser que les réalisations matérielles commencèrent seulement avec le Consulat; surtout elle caractérise fortement les vraies origines de l'œuvre; Bonaparte, en effet, a très certainement le droit de revendiquer, sur ce point comme sur bien d'autres, une part prépondérante de responsabilité et d'initiative; c'est lui, en tout cas et à n'en pas douter, qui, par la constitution de la Cisalpine, ouvrit, dès le début de la période qui nous occupe, le débat sur les routes par les cols; créant dans la plaine du Pô et sous l'égide de la France un état nouveau, non seulement il désaxait toute la politique française, dont il reportait les préoccupations essentielles du Rhin sur l'Italie, mais il obligeait la France, nécessairement contrainte à assurer par un contact étroit sa protection militaire aux Lombards émancipés, à affronter le problème de se constituer vers la Péninsule un système de communications faciles, matériellement toujours praticables et politiquement à son absolue et constante discrétion. De cet état de fait découlait presque forcé-

ment une politique d'intervention, d'inféodation et de conquête à l'égard des pays dont les chemins à construire devraient emprunter le territoire; les méthodes de l'action française envers la Suisse, le Valais, le Piémont étaient du coup presque fixées.

Ainsi, sitôt que se furent précisés les premiers desseins des ambitions de Bonaparte, ils se trouvèrent poser de façon plus urgente la question, soulevée dès le début des opérations militaires, des voies d'accès vers la grande plaine du Pô. Cette question pouvait comporter des solutions diverses susceptibles d'avantager ou de léser certains intérêts précis; par suite, elle soulevait des discussions et appelait des polémiques, et dès lors des projets contraires furent en conséquence présentés, préconisés, soutenus passionnément et minutieusement confrontés.

Il a paru de quelque intérêt de s'arrêter sur ce point, de chercher à retracer l'exacte genèse des grandes voies napoléoniennes, de voir aussi sous quelles espèces la lutte entre les cols, qui s'était déroulée aux XVII[e] et XVIII[e] siècles, a continué à se poursuivre à ce moment vraiment décisif.

## I

Le théâtre choisi pour le début des opérations et la reprise par Bonaparte de l'ancien plan de campagne de Maillebois par la Rivière ligure, la conclusion rapide avec la cour de Turin d'un armistice assurant aux armées françaises la libre disposition de routes militaires par le Piémont parurent, au début, devoir mettre surtout en relief l'emploi des cols situés dans la partie méridionale de la chaîne; et néanmoins c'est la voie du Simplon, — de la sorte se trouvait dès l'abord posé, pour tout le front des Alpes Occidentales, le problème des communications, — c'est, dis-je, la voie du Simplon qui paraît bien avoir fixé tout particulièrement l'attention de Bonaparte et vraiment constitué la pensée première de la politique napoléonienne des routes vers l'Italie.

Aussitôt, en effet, arrêté le dessein de constituer, avec la Lom-

bardie comme cadre, un état indépendant sous la protection de la France, un plan apparaît visible chez le général en chef : tout d'abord, donner de l'air du côté du Nord à la formation politique nouvelle, — d'où la pratique d'intervention agressive très vite adoptée en ce qui touche les bailliages italiens sujets des Grisons, — assurer ensuite par le Nord-Ouest une liaison de la Cisalpine et de la France; préoccupation qui conduit Bonaparte à s'occuper du Simplon dès le mois de mai 1797, à faire réclamer à l'Etat valaisan par le résident de France à Sion, Comeyras, le libre usage du chemin du Bouveret à Brigue, enfin à prescrire à un ingénieur des Ponts et Chaussées attaché à l'armée d'Italie de lever le premier tracé de la route par la montagne [1]. Or, en poursuivant à cet égard vis-à-vis du Valais une politique active, en déployant ce souci pour les communications entre le Haut-Rhône et la plaine lombarde par le lac Majeur, Bonaparte se trouvait suivre, consciemment ou non, la ligne même de conduite instaurée, les dernières années de l'Ancien régime, par la diplomatie française. Il y a là une continuité de faits qui vaut, peut-il sembler, la peine d'être mise en pleine évidence. Et, comme c'est la politique suivie en matière de passages alpins par l'Etat de Piémont-Savoie qui, en l'espèce, avait provoqué les initiatives du cabinet de Versailles, il n'est pas superflu d'indiquer, au moins à grands traits, le sens et les vicissitudes de cette politique piémontaise des passages [2].

A suivre dans le détail la partie compliquée tenue au XVIII[e] siècle sur l'échiquier européen par les ministres de Victor-Amédée II et de Charles-Emmanuel III, il ne semble pas impossible de discerner, comme l'une des plus essentielles directives de ce jeu, la préoccupation que voici : adapter la poursuite du

---

[1] *Correspondance de Napoléon*, III, n[os] 1796 et 1799. Dès l'année précédente, Bonaparte avait, pour sa politique helvétique, utilisé Comeyras.

[2] Les sources directes pour ce résumé de la politique piémontaise des passages sont les suivantes : En ce qui touche le XVII[e] siècle, les cartons du fonds *Dace de Suse*, Arch. Tur. I. En ce qui touche le XVIII[e] siècle, les cartons du fonds *Commerce en général*, Arch. Tur. I, plus particulièrement les cartons 2 (n[os] 21, 22, 23), 3 (n[os] 7, 8, 9) et 4 (n[os] 2, 6, 7).

plan d'extension dans la plaine du Pô, le dépècement feuille à feuille de l'artichaut milanais, au développement de cette pratique de surveillance et de domination des cols alpins occidentaux qui avait été, à dater du traité de Lyon et de l'échec de leurs grandes ambitions à l'Ouest des Alpes, le souci majeur des princes de la Maison de Savoie. Dans cette voie définie, les progrès avaient été très marqués : au XVII<sup>e</sup> siècle, les Piémontais avaient dû, contre nous, concentrer leur activité sur la partie de la chaîne orientée du Sud au Nord, des bords du Léman à la Méditerranée; au XVIII<sup>e</sup> siècle, sitôt que par les traités d'Utrecht ils eurent fermé à la France tout débouché alpin et pris de la sorte à notre endroit tous leurs apaisements, ils purent reporter leur attention vers l'Est, du Saint-Bernard au Simplon, pour y surveiller très continûment les passages de la haute vallée du Rhône vers la région padane et y pousser à fond leur politique d'accaparement des cols. Sur ce point, ils franchirent une étape décisive aux traités de Vienne (1738) et de Worms (1743) qui leur livrèrent en même temps que les pays d'entre Sesia et Tessin, soit les régions du Novarais, du lac Majeur et de l'Ossola, la pleine maîtrise sur le revers méridional du Simplon. Les gens de Turin tenaient désormais les débouchés italiens de tous les cols des Alpes Occidentales et trouvaient là une éclatante revanche de leurs angoisses et de leurs inquiétudes du siècle précédent, de ces heures où la victorieuse concurrence commerciale faite par le Simplon à leur passage du Cenis leur avait été d'une toute particulière amertume.

Contraint en effet, depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle, de renoncer à toute extension politique vers le bassin du Rhône, le duché de Piémont-Savoie s'était, dès ce moment, proposé de monnayer le plus possible sa position d'Etat à cheval sur les deux revers de la chaîne; par une politique à la fois routière et douanière, très déliée et conduite avec un remarquable esprit de suite, il avait tendu à pleinement consolider la fortune du Cenis qui s'était affirmée brillante au XVI<sup>e</sup> siècle; dans ce but, il s'était efforcé de canaliser par le col savoyard tout le transit de l'Italie vers

l'Europe occidentale, en particulier d'accaparer le passage des marchandises précieuses et avant tout celui des soies, de plus en plus nombreuses à franchir la montagne depuis la grande fortune de la fabrique lyonnaise. A agir de la sorte, la Maison de Savoie avait tout bénéfice : ce transit, en effet, en même temps qu'il comportait, aussi bien pour les finances ducales que pour les pays traversés, de notables et immédiats avantages, se trouvait accroître, par la communauté des profits, la solidarité des intérêts entre les domaines de chaque côté des monts ; partant il renforçait la cohésion de l'Etat.

Or, dans ses efforts pour constituer le Cenis en grande artère des rapports d'échange entre la Péninsule et le Nord-Ouest du continent, le duché avait singulièrement pâti des vicissitudes de la grande politique européenne à laquelle, tant du fait de l'ambition inquiète de ses maîtres que de sa situation même, il se trouvait, bon gré mal gré, associé. Quelque parti qu'il fût amené à prendre — et la souplesse de sa diplomatie ne se refusa jamais aux volte-faces avantageuses non plus qu'aux reniements fructueux — qu'il fît figure de second de la politique royale française vers l'Italie ou d'avant-garde, face à l'Ouest, des coalitions européennes contre notre pays, il voyait la guerre se déchaîner sur son territoire et les armées camper sur les cols alpins ou à leurs abords ; il voyait du même coup les marchandises déserter le Cenis pour le Simplon. Le pays helvétique, constitué en terre neutre au milieu d'une Europe en armes, attirait le commerce, préludant en quelque mesure à ce rôle de plaque tournante du trafic européen qu'il devait, à l'heure des grands tunnels alpins, si fortement dégager ; et ce mouvement de déviation du transit, accusé surtout aux époques de guerre, persistait en partie par la force de l'habitude, l'état de paix générale une fois rétabli.

Contre ce déplacement des routes de commerce, les ministres du duc avaient âprement lutté, cherchant à neutraliser par une politique patiente et systématique les causes profondes agissant à leur encontre ; ils avaient donné leurs soins à maintenir dans le meilleur état possible le Cenis et ses abords, les routes

par le Piémont et le Val de Suze, par la Maurienne et les Préalpes; ils avaient organisé, au mieux ou au moins mal, les transports et le roulage; surtout ils avaient travaillé à capter le transit le plus loin possible des Alpes pour l'acheminer à leur gré, par une chaîne d'accords et d'ententes, vers les avenues de leur col.

C'était avant tout du côté de la France qu'ils avaient, dans ce sens, cherché à agir, déployant sur ce point une pratique singulièrement souple.

Quand le duc est allié au roi, ses gens s'efforcent d'obtenir des diplomates français, et plus encore des grandes compagnies fermières des douanes royales, que celles-ci combinent leurs efforts avec ceux des administrations ducales dans la lutte contre le Simplon. En particulier, ils font dans ce but le siège de la douane lyonnaise, insistant non sans quelque fondement sur l'identité foncière des intérêts de Lyon et de ceux du Cenis — sans grands succès du reste une fois que la douane de Lyon, par ses bureaux obliques, eut pris ses sûretés à l'égard du trafic venant de l'Italie du Nord par le Haut-Rhône et Genève [1].

---

[1] A contrarier les efforts des Piémontais auprès de la Cour de France, s'employaient d'ailleurs et naturellement, d'une part, tous ceux qui, de près ou de loin, étaient en liaison d'intérêts avec les Suisses et, d'autre part, les représentants des autres princes d'Italie ordinairement soucieux de battre en brèche le monopole du Cenis. De ces faits nous trouvons un témoignage particulièrement net dans la correspondance d'un émissaire du duc à Paris en 1699, un certain Cadenet-Duclaireau qui, entre autres affaires, fut amené à donner ses soins à la question du dace (Arch. Tur. I, *Gabelles générales*, Dossier I, n° 31). Il s'agissait alors pour les Savoyards d'obtenir la révocation d'un arrêt du Conseil permettant l'entrée en France des marchandises venues par le Simplon : « M. de Pontchartrain a dit : « ... Nous ne voulons pas fâcher M. de Savoye, mais les princes d'Italie nous menacent d'envoyer leurs soies en Hollande. » (Lettre de Cadenet au duc, 16 juin 1699.) — « Les princes d'Italie et le nonce même se sont unis ensemble dans de vives sollicitations qui sont faites auprès du roi pour laisser subsister l'arrêt du Conseil. » (Lettre du 13 juillet.) — « Ceux qui s'efforcent davantage d'empêcher la suppression de l'arrêt sont les Milanais, Grisons, Valaisans, Bernois et Genevois... disant qu'ils viennent de faire des dépenses extrêmes pour accommoder et rendre praticables les chemins par le Simplon... Stouppe, capitaine et agent général des Suisses, se remue particulièrement. » (Post-scriptum de la lettre du 20 juillet.)

Quand leur maître est en lutte avec son puissant voisin, les gens de Turin s'ingénient à procurer une sorte de situation mixte où, en dépit de la guerre ouverte, le commerce pourrait continuer; pour faire triompher ce point de vue très particulier, ils cherchent à utiliser, auprès des milieux français de politique et d'affaires, des complicités de tout ordre, complicités nouées plus fortement au moment où des groupes financiers français, les compagnies Blaisot et Paisselier, groupes qui n'étaient pas sans être en liaison avec les gros partisans fermiers des revenus royaux, se sont trouvés avoir la régie des fermes ducales, complicités qui persistent en partie même aux époques de guerre et dessinent de la sorte un réseau d'intérêts financiers continuant à envelopper des pays en lutte ouverte.

Enfin le développement de ces préoccupations avait amené les diplomates de Turin à imaginer, au début du XVIII[e] siècle, de poursuivre pour la Savoie l'obtention d'un statut juridique international très spécial, aux termes duquel les domaines ducaux à l'Ouest des Alpes, tout en demeurant sous l'absolue souveraineté de leur maître, auraient été inclus en cas de guerre européenne dans la neutralité helvétique. Il ne semble pas douteux, en effet, que cette combinaison, vouée alors à un échec caractérisé, ne fût à double fin : prévenir, en cas de conflit avec la France, une invasion de la Savoie, mais aussi maintenir, même en cas d'hostilité entre le roi et le duc, le transit par le duché. Et si certains cantons suisses cherchèrent et réussirent à traverser les desseins savoyards, c'est avant tout et très certainement parce qu'ils obéirent en l'occurrence aux suggestions françaises; mais il n'est nullement exclu qu'ils n'aient en partie puisé les raisons de leur attitude dans le désir de se réserver, en ce qui touche les routes commerciales, le monopole avantageux de l'état de neutralité [1].

---

[1] Sur cette affaire de neutralisation de la Savoie, l'étude classique d'Henri Fazy, *Les Suisses et la neutralité de la Savoie*. Sur les raisons de l'attitude des cantons suisses à ce moment, des vues intéressantes dans un *Mémoire du*

Cette très remarquable continuité, tout le XVII^e siècle durant, du zèle de la cour de Turin pour les intérêts du Cenis éclate donc évidente. Toutefois, pour que ce zèle portât pleinement ses fruits, le retour de l'Europe occidentale à un état normal était absolument nécessaire; ce fut seulement lorsque, après Utrecht, s'assoupirent les grands conflits continentaux que la concurrence du Cenis contre le Simplon put, sur un terrain déblayé, reprendre en pleine liberté de mouvements. Alors la situation s'améliora pour le col savoyard dans toute la mesure où la politique méthodique et tenace des ministres piémontais l'emportait sur la pratique à courte vue, sans ampleur ni horizon, des petits pays suisses; mais surtout, on l'a dit, les gens de Turin marquèrent un point décisif quand ils obtinrent l'annexion des revers méridionaux du Simplon. Dès lors, la politique piémontaise des passages avait pu évoluer à l'aise et pousser dans des sens divers ses initiatives et ses profits.

Tout d'abord, elle avait visé une fin immédiate : utiliser la situation pour accentuer et consolider le système du Cenis, et entraver le trafic par le Simplon non plus par la méthode d'enveloppement à grande distance, mais par l'attaque directe; à dire vrai, il ne pouvait être question de purement et simplement fermer le col, car la Cour de Vienne, peu après la cession de l'Ossola, s'était donné l'apparence de calmer les inquiétudes milanaises en stipulant le maintien de la liberté du passage [1],

---

*Procureur général de S. M. sur toutes les relations eues avec les Suisses.* 3 octobre 1795. (Arch. Tur. I. *Négociations avec les Suisses.* Dossier 2 d'addition n° 31.) Sur le désir arrêté des pays helvétiques de monnayer le plus possible leur état de neutralité, beaucoup d'indications dans les dossiers du dace de Suse. De ce désir dérive l'activité routière manifestée par le Valais, durant la guerre de succession d'Espagne. Cf. à ce sujet *Strada projettata nel 1710 della Valle Maggia al Vallese*, in *Bollettino Storico della Svizzera italiana*, t. VII, p. 238 sq.

[1] Sur le peu de valeur des concessions apparentes consenties à la demande de la Cour de Vienne, nous avons l'aveu même de hauts administrateurs piémontais : « Bien que, par le paragraphe 6 de l'article 5 du traité du 4 octobre 1751, il soit entendu que des marchandises provenant de Milan par la voie du Simplon (et allant en Valais) ne paient que les 2/3 du dace, ce

mais les administrations de Turin combinèrent contre le transit par cette voie tout un ensemble de tracasseries de détail et de vexations douanières aggravé encore par le systématique abandon de l'entretien des voies d'accès. Et, comme en même temps elles faisaient effort pour outiller le Cenis le mieux possible, qu'elles se trouvaient en mesure, avec le développement des institutions monarchiques s'opérant en Piémont à l'instar et sur le modèle des institutions françaises, d'appliquer aux routes par le Val de Suse et la Savoie les soins des corvées — procédé peu coûteux dont les petits pays suisses, avec leur organisation politique rudimentaire, ne parvenaient pas à constituer l'équivalent [1] — les voyageurs et les marchandises abandonnèrent le Simplon pour confluer vers le col savoyard, accomplissant de la sorte, au plus grand bénéfice des finances piémontaises, le

droit est plus que suffisant pour rendre moins cher le transit par le Piémont. » Avis du comte Petitti di Roretto au Conseil du commerce au sujet du rétablissement du tour de rôle pour les muletiers, février 1776. (Arch. Tur. I. *Voitures publiques*. Dossier 1, n° 8.) Dans un autre document (*Sentiments du comte Rossi di Tonengo sur la route du Saint-Bernard*, mai 1784. *Ibid. Commerce en général*. Dossier 4, n° 6) nous lisons : « Les Valaisans ont, en janvier 1784, demandé que les droits royaux sur la route du Simplon fussent diminués à la douane d'Ossola, disant que ces droits, depuis l'annexion du pays à la Maison de Savoie, n'avaient fait qu'augmenter. »

[1] Le rédacteur français d'un mémoire sur les *Communications des routes par la Bourgogne*, daté du 4 août 1740 (Arch. départ. du Jura, C. 1182) a incidemment et fort justement indiqué les raisons d'ordre général qui empêchaient la constitution d'un réseau routier helvétique de grande allure. Parlant d'une route qui de Nyon devait, par Berne et Zurich, prendre d'écharpe le plateau suisse et constituer une grande voie de transit vers l'Allemagne du Sud, il s'exprime ainsi : « Cette route est commencée depuis plus de quatre ans, et l'on y travaille sans discontinuer; mais comme il faut passer sur le territoire de quelques autres cantons et que celui de Berne est fort jalousé, il n'y a guère que Zurich qui travaille sérieusement, parce que ce canton fait un grand commerce et que cette route le traverse dans toute son étendue ; mais comme l'un et l'autre, de même que les autres républiques de la Suisse, n'osent faire travailler les peuples par corvées, et encore moins prendre leurs héritages pour élargir et aligner les chemins, et que tout doit se traiter à l'amiable et à prix d'argent, il y a lieu de croire que cet ouvrage sera de longue haleine et même qu'il ne sera jamais conduit à la perfection des nôtres. » Le morcellement territorial et la précarité de la puissance publique étaient ainsi, non moins que la jalousie des cantons entre eux, un obstacle majeur à l'exécution de grands travaux.

maximum de parcours par l'Etat de Piémont-Savoie; ce n'était plus ainsi que la moindre part du courant antérieur d'échanges qui continuait à filtrer par le col valaisan; sur ce point, la politique turinoise avait cause gagnée [1].

A dire vrai, ce n'était pas avec une absolue sérénité qu'elle avait appliqué au passage ennemi ce traitement de rigueur. Ou plus exactement, en face des fonctionnaires de la vieille école vivant sur l'exclusive formule du Cenis, avaient commencé à prendre position sur ce terrain des hommes plus ouverts aux réalités actuelles et tournés davantage vers l'avenir : dans ce groupe de hauts administrateurs éminents représentant, pour la monarchie piémontaise d'alors, l'esprit et les méthodes du despotisme éclairé, — et quelques-uns, plus encore parmi les intendants généraux et les chefs des grands services que parmi les ministres, furent de tout premier ordre — se manifestèrent ainsi des velléités — quelquefois et par intermittence suivies d'effets [2] — d'utiliser le Simplon pour drainer, par les acquisitions récentes aussi du Tortonais et de l'Outrepo, le transit de Gênes vers le plateau suisse; de la sorte l'on eût fortement tenu les avenues commerciales de la côte, amené Gênes à considérer plus attentivement l'importance de ses voies d'accès par le Piémont et, en accentuant la solidarité des intérêts liguro-piémon-

---

[1] Sur la netteté des intentions de la politique piémontaise à cet égard, nous avons le témoignage concordant et de ses adversaires et de ses fauteurs même. Un agent français, le comte de Paradis, écrit en mai 1782 : « La politique de la cour de Turin... est d'obliger tout le commerce et même les voyageurs à prendre la voie du Mont Cenis et traverser tous ses états... » (Arch. Aff. Etr. *Corresp. Valais*, vol. 2, f° 24.) — Vers la même époque, un des hauts administrateurs de Turin, la tradition vivante des principes directeurs de l'Etat de Piémont-Savoie, s'exprime ainsi : « C'est un dogme de notre politique (fissa massima di Governo e di Stato)... d'avantager l'échelle du Cenis préférablement à toute autre route. » *Sentiments du comte Rossi di Tonengo sur l'ouverture d'une route par le Saint-Bernard*, mai 1784. (Arch. Tur. I. *Commerce en général.* Dossier 4, n° 6.)

[2] C'est, par exemple, à une velléité de cet ordre que répond le billet royal du 12 septembre 1753 (Duboin, *Recueil des lois et édits de la Maison de Savoie*, vol. 24, p. 2388) diminuant les droits de transit sur la route du Simplon. Le billet n'eut d'ailleurs dans la pratique qu'une application de courte durée.

tais, politiquement travaillé pour l'avenir. Idées grosses de résultats futurs, mais qui ne réussirent pas à s'imposer vraiment, car elles heurtaient en quelque mesure un autre dessein caractérisé de la vieille ambition piémontaise, savoir : constituer Nice en port rival de Gênes et soustraire à cette dernière ville la partie occidentale de son hinterland commercial. Pratiquement, le Simplon dans sa défaite demeura l'adversaire avec lequel on ne compose point.

Mais plus libres désormais et l'esprit plus apaisé qu'à l'heure où la lutte contre le rival détesté fixait toute leur attention, les administrateurs piémontais n'avaient pas laissé à diverses reprises que de se livrer à une sorte de révision des valeurs touchant leur politique traditionnelle en matière de passages alpins, et de rechercher si cette situation de fait, constituant leur pays en détenteur de tous les débouchés italiens des cols occidentaux, ne pouvait pas comporter d'autres combinaisons et d'autres possibilités que le système du Cenis. Ils avaient été amenés de la sorte à porter très instamment leur attention sur un col, le Grand-Saint-Bernard, dont ils occupaient depuis longtemps les avenues méridionales.

A l'endroit de ce passage, d'ailleurs, ils ne s'étaient jamais départis d'un assez vif intérêt. En particulier et depuis longtemps, ils donnaient leurs soins à exercer, quant à la célèbre maison existant sur le plateau du col, un patronage suivi, mieux encore, une surveillance étroite, voire une tutelle oppressive, arguant pour ce faire de ce que l'abbaye, située elle-même en terre valaisane, possédait ses plus riches dotations en des pays à l'obéissance de la Maison de Savoie. Mais, en raison de cette sollicitude même faite alors surtout de défiance, ils avaient, jusque vers le milieu du XVIII^e^ siècle, appliqué au col leur coutumier système de clôture [1], de façon à en reporter le transit sur le Cenis.

[1] « La population a beaucoup diminué en vallée d'Aoste, par la cessation du grand mouvement de transit depuis que, pour faire fleurir le commerce

Certains événements se produisirent alors qui furent jugés mériter réflexion : pendant la guerre de Succession d'Autriche, lorsque les Gallispans eurent envahi la Savoie, puis porté la guerre dans le Piémont, le Saint-Bernard fournit à ce dernier pays le moyen de garder par le Valais et la Suisse un jour sur le dehors. La chose avait paru digne d'intérêt[1], mais elle retint surtout l'attention des politiques de Turin du jour où, resserrés entre la France et l'Autriche réconciliées par le renversement des alliances, ils durent, avec une toute particulière insistance, donner leurs soins à se ménager des contacts latéraux francs de toute hypothèque. La question se posa à ce moment de savoir s'il n'y avait pas lieu de concilier cet objectif nouveau avec le souci traditionnel de conserver le plus longtemps possible, en terre piémontaise et savoyarde, le transit des voyageurs et des marchandises, et de faire à chacune de ces fins sa juste part. Il y eut dès lors d'énergiques partisans d'une route par le Saint-Bernard, et qui ne manquaient pas d'arguments; en fixant la sollicitude de l'Etat sur ce nouveau trajet, affirmaient-ils, l'on suivait le jeu naturel des événements qui, depuis la poussée sur le Tessin, reportait vers l'Est le centre de gravité du royaume; on apaisait du même coup le ressentiment des Valaisans furieux de la clôture du Simplon, et celui plus grave encore des Bernois très marris depuis qu'ils avaient vu traversés par cette même clôture leurs efforts pour capter par le pays de Vaud le transit du Nord-Ouest du continent vers l'Italie; enfin, et sans risquer, comme au Cenis, un danger majeur d'ordre

---

dans la capitale de nos souverains, le passage des marchandises d'Italie en France a été détourné vers le Mont Cenis et la Maurienne... » *Historique de la vallée d'Aoste*, par J.-B. Tillier, secrétaire des Etats du duché d'Aoste; manuscrit de 1742, édité à Aoste en 1887, p. 103.

[1] *Avis du comte de Salmour sur l'ouverture d'une route de la vallée d'Aoste à Genève*, 1742. Arch. Tur. II[1]. *Ponts et routes*. Dossier 3, n° 17. « A une époque où l'on ne croyait pas possible une concurrence au Cenis, Charles-Emmanuel pouvait faire faire aux marchandises le tour de toutes les villes de ses états, cela ne se peut plus maintenant. »

militaire, l'on pouvait, sous la réserve de l'aveu et de la coopération des Valaisans, édifier par le col une grande route carrossable pleinement adaptée aux nécessités actuelles du grand roulage et qui eût de la sorte automatiquement drainé toutes les expéditions de l'Italie pour les au-delàs de la chaîne, route par ailleurs qui, située au centre de l'Etat, n'aurait aucun des inconvénients du chemin de lisière et de bordure aboutissant au Simplon.

Ces vues qui comportaient plus qu'un assouplissement, un remaniement caractérisé des bases mêmes de la vieille politique, les partisans du Saint-Bernard [1] ne pouvaient prétendre les faire triompher de haute lutte, ni les imposer de prime abord, mais ils réussirent à les faire examiner; et la pratique turinaise, dans le dernier tiers du siècle, posa, timidement d'ailleurs, quelques jalons dans ce sens : elle accentua vis-à-vis de la vallée d'Aoste, avenue piémontaise du Saint-Bernard mais restée jusque-là très autonome, une méthode d'assimilation grandissante, liée au développement de l'activité dans ce pays de l'administration d'intendance: le cabinet piémontais suivit à l'égard

---

[1] Résumé de ces efforts en faveur du Saint-Bernard dans les *Réflexions du Contrôleur général de Tonengo sur le projet... tendant à l'abolition des sostes dans la vallée du Grand-Saint-Bernard*, novembre 1783 (Arch. Tur. I. *Commerce en général*. Dossier 4, n° 6). « La guerre de 1742 a fait voir la nécessité du Saint-Bernard qui aboutit à des pays toujours neutres par leur constitution et leur intérêt, et presque à l'abri de toute occupation par la nature de leur situation et de leur système, tels que les cantons suisses et leur allié, la République du Valais. » Rossi di Tonengo d'ailleurs, très conservateur, ne se prononce qu'avec beaucoup de circonspection sur l'opportunité du projet. Deux années après, Vignet des Etolles venait à la rescousse. « La route (du Chablais) devrait s'étendre jusqu'au bout de la province pour communiquer avec le Valais, non seulement pour son bénéfice du passage de cette République avec celle de Genève, plus court dans la corde de l'arc que forme le lac que dans son cercle par le pays de Vaud, mais pour celui du Piémont, afin de conserver par le Grand-Saint-Bernard une route, au besoin, de communication avec la Suisse neutre et de là avec toute l'Europe, soit pour son commerce en temps de guerre, soit pour ses postes, ainsi que le feu Président comte de Salmour le marquait dans son sentiment en 1742. » Rapport sur les routes de la Savoie, avril 1785. Arch. Tur. II$^{2}$. *Ponts et routes de Savoie.*

des pays helvétiques et du Valais, une politique beaucoup plus agissante; surtout, les ministres firent effectuer par les spécialistes des questions valdostaines et valaisanes des reconnaissances précises et rédiger par eux des mémoires où tous les aspects de la question se trouvaient fort diligemment étudiés [1].

De la sorte, si le système de Saint-Bernard ne fut, en fait, que très fragmentairement appliqué, les détails en avaient été envisagés de très près, parfaitement mis au point et très exactement combinés; il demeurait en réserve pour certaines hypothèses, dans le cas par exemple où un abandon momentané ou définitif de Savoie viendrait à s'imposer de nouveau. Même à l'état de simple projet d'ailleurs, il avait réagi sur l'activité de

---

[1] A titre de spécimen très caractérisé des mémoires et rapports consacrés par ces spécialistes aux problèmes de viabilité alpine, voici les conclusions du rapport de l'intendant de Saint-Réal chargé, dans le courant de l'été 1778, d'étudier les conditions d'établissement d'une route par le Saint-Bernard. « Si, d'une part, la voie du Saint-Bernard serait nuisible à l'Etat en tant qu'elle priverait celle du Cenis, du passage des marchandises expédiées de Turin et de Nice à Genève, Neufchâtel, Berne, Bâle..., des marchandises expédiées de Gênes, de Plaisance et de Milan à Lyon..., de celles expédiées de Gênes, Plaisance, Milan à Genève, cette même voie lui serait, en même temps, très utile en ce qu'elle retiendrait plus longtemps sur le territoire de S. M. les marchandises expédiées de Gênes à Neufchâtel, Berne, Bâle et réciproquement, qui passent maintenant par le lac Majeur, et en ce qu'elle attirerait dans notre état les marchandises expédiées de Plaisance et de Milan à Neufchâtel, Berne, Bâle qui passent maintenant par le Gothard et le Milanais... La quantité de marchandises qui passent annuellement le Gothard, aux destinations respectives de Suisse et d'Italie, montent à 175.000 rubs, poids de Milan (*a*), dont suivant les informations que j'ai prises à Bellinzona et à Intra, un peu plus de la moitié passe de Bellinzona à Lugano pour se rendre de là dans le Milanais et l'Italie inférieure. On pourrait donc faire passer par le Saint-Bernard 87.500 rubs de marchandises, plus 2.000 chevaux de Berne, Hollande et Allemagne, qui passent annuellement par le Gothard. Cela avantagerait Nice et Gênes au détriment de Marseille, parce que par la route du Saint-Bernard, Neufchâtel, la ville marchande de Suisse la plus près actuellement de Marseille, serait plus proche de Gênes et de Nice, à condition que la route fût accessible en tout temps et qu'elle fût carrossable. On pourrait par là détourner quelque chose des 216.000 rubs qui de Marseille vont en Suisse... Le seul danger est que Gênes par le Saint-Bernard est plus près de Genève que Nice, mais c'est là un fait dû à la situation naturelle, et auquel on ne saurait remédier. » Arch. Tur. I. *Ponts et routes*. Dossier 3 d'addition n° 29.

(*a*) Le rub valait environ 10 kilogrammes.

la diplomatie piémontaise qui, plus que jamais, aux dernières années du régime royal, donnait ses soins à se concilier les Valaisans.

Or, sur tous ces points, il est curieux de le constater, l'offensive de la Cour de Turin s'était heurtée à la France, très préoccupée du recul marqué de son influence dans la région alpine depuis les traités d'Utrecht, dès lors très attentivement en défiance à l'égard de toutes les initiatives piémontaises sur ce chapitre et bien décidée à surveiller le sort des passages de la grande chaîne [1]. Pour faire échec aux manœuvres des émissaires sardes auprès des milieux valaisans, le cabinet de Versailles, à dater de 1744, ne s'était plus contenté, comme précédemment, de confier à l'ambassadeur du roi auprès des Cantons la charge de la représentation française à l'égard du Valais, mais avait jugé nécessaire d'entretenir un agent spécial dans ce petit pays [2]. Surtout, la diplomatie française avait aidé les religieux du Saint-Bernard dans leur résistance aux avances et menaces conjuguées venant du Piémont : éveillant les susceptibilités des cantons suisses, ceux en particulier de Fribourg et de Berne, elle avait tenu en échec le dessein, déjà très avancé pourtant, du roi de Sardaigne de se constituer le patron exclusif et de l'Abbaye et de toutes les dépendances de cette dernière, même de celles situées en pays helvétiques. Les choses d'ailleurs n'en étaient point demeurées là : la cour de Turin, renouvelant une

---

[1] Sur la politique française dans l'affaire du Grand-Saint-Bernard, Arch. Aff. Etr. *Correspondance de Turin :* volume 231, f^os^ 261-265; volume 260, f^os^ 431, 437, 488, 493, 498, 504. *Correspondance de Suisse.* Volume 354. f^os^ 17 sq. *Correspondance Valais.* Volume 1, f^os^ 9 sq. — Plus tard, sous le Premier Empire, les religieux du Saint-Bernard, à l'appui d'une demande d'autorisation de quêter dans le territoire de l'Empire, rappelèrent que jadis, Louis XV avait autorisé l'Abbaye à faire quêter dans le Royaume, comme moyen de compensation aux spoliations piémontaises. *Ibid. Correspondance Valais.* Volume 7, f^os^ 373-374.

[2] La doctrine est donnée sous les espèces suivantes : « Le Roy ne peut fermer les yeux sur les liaisons plus ou moins étroites de la cour de Turin avec la République du Valais. » *Correspondance Turin.* Volume 260, f° 390. Lettre du Ministère à l'Ambassade de France, 26 mai 1778.

manœuvre qui lui avait déjà réussi précédemment, s'était alors retournée vers Rome, avait obtenu, en 1752, de la complaisance de la Curie une bulle soustrayant à l'Abbaye, pour les organiser en ordre indépendant, les domaines de sujétion piémontaise, et s'était crue dès lors en situation d'escompter la venue à résipiscence des moines Bernardins réduits par ses soins à la portion congrue. Sur ce point encore, notre vigilance n'avait pas été en défaut : le Ministère des Affaires étrangères français avait paré à la détresse des religieux en subventionnant l'Abbaye sur son budget des fonds suisses, avait de la sorte réussi à constituer au monastère un parti gagné à nos intérêts et pu faire élire en 1758, comme prévôt, un religieux d'origine lorraine, Thévenot, tout dévoué à notre cause; à la mort de Thévenot, sans doute, notre influence dans la maison avait paru décliner et un Valaisan, Ludder de Sembrancher, avait été, en 1775, élevé à la direction du monastère en tant que candidat de conciliation et d'apaisement choisi pour rechercher un accord avec Turin; mais nos représentants en Valais et en Suisse avaient donné leurs soins et finalement étaient parvenus à mettre le nouveau chef du monastère dans nos intérêts. Par là avait été contenue et maîtrisée la politique piémontaise d'accaparement. L'on s'explique mieux dès lors — notons-le en passant — l'accueil si libéral que réserva le monastère à l'armée française marchant vers Marengo. Bonaparte se trouva bénéficier alors de la politique de l'Ancien Régime, les moines acquittant vis-à-vis des troupes consulaires la longue protection dont ils avaient joui de la part de la monarchie française près d'un demi-siècle durant.

En ce qui touche le Simplon même, nous pouvons relever aussi les marques d'une politique française, tout particulièrement à dater du moment où le renversement des alliances avait fait paraître très souhaitable l'établissement avec l'Italie autrichienne de relations plus étroites et soustraites à tout contrôle de la cour de Turin, à dater aussi du moment où, dans certains milieux français, on s'était complu au projet de créer à Versoix une grande place de commerce à laquelle il fallait bien cons-

tituer des débouchés [1]; de la sorte, le cabinet de Versailles s'était trouvé conduit à donner ses soins au maintien d'une voie de communication assurant la liaison entre le Haut-Rhône et la région du lac Majeur; notre résident à Sion avait d'abord appuyé l'effort des Valaisans qui, pour tenter de conserver au Simplon le plus possible de son transit et pour neutraliser l'inertie calculée des fonctionnaires du roi de Sardaigne, s'étaient chargés eux-mêmes d'entretenir les sentiers muletiers sur le versant méridional du col, soit sur plus de quatre lieues en propre terre piémontaise. Puis, une fois bien apparu le caractère tout précaire et occasionnel d'une telle solution, l'on avait cherché mieux et l'on avait, dans les dernières années de l'Ancien Régime, poursuivi le dessein de constituer au Haut-Valais vers la Lombardie, au lieu et place du Simplon bloqué par la politique des gens de Turin, un nouveau débouché créé en quelque sorte de toutes pièces.

C'est dans ce sens qu'aux alentours de 1780 et plusieurs années durant, avait agi en Valais, avec l'appui discret de notre résident, un officier au service de la France, le maître de camp de cavalerie comte de Paradès [2] : partant de ce point de vue judicieux qu'un Etat aux ressources très limitées comme la République du Valais ne pouvait faire face aux frais considérables nécessités par l'établissement d'une grande route en région de haute montagne, Paradès préconisait la constitution d'une puissante compagnie appuyée par des capitalistes fran-

---

[1] C'est le moment où le traité postal de Gênes (1769) établit la liaison entre les administrations postales de France et du Milanais, par l'intermédiaire des grands entrepreneurs des postes bernois, les Fisher; deux fois par semaine, aller et retour, un sac postal circulait entre Versoix et Milan. Cf. l'article de Marc Henrioud, *Les anciennes postes valaisannes et les communications internationales par le Simplon et le Grand-Saint-Bernard*, in *Revue historique vaudoise*, 1905, n° 7. Ce souci français d'une liaison plus étroite avec l'Italie autrichienne par le Haut-Rhône est, en quelque nature, une ébauche de la politique de contact franco-lombard par le Valais qui sera celle de Bonaparte.

[2] Sur l'action de Paradès en Valais; Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais*. Volume 2, f^os 19 sq.

çais et dans laquelle le roi aurait pris des intérêts pour une part considérable, compagnie qui aurait assuré la construction, entre le Haut-Valais et le Val Levantine par le Nunfenen Pass, d'un grand chemin carrossable contournant le territoire sarde et débouchant sur le lac Majeur. De la sorte, en dehors des avantages retirés par le commerce français soustrait aux taxes perçues par les douanes piémontaises, la France aurait retiré de la route des avantages militaires pour le cas de guerre en Italie, « en particulier un libre passage pour ses officiers, les équipages de ses armées en dehors des équipages militaires [1] ». Par ailleurs, le Valais tout entier eût été vivifié par cette artère le traversant dans toute sa longueur; Paradès, fort intrigant et très délié, semble-t-il, sut intéresser à ses plans certains magistrats du pays, mais paraît bien s'être heurté aux oppositions locales soulevées par l'esprit de défiance et d'inertie de certains dizains montagnards. Au fond, pas plus qu'à un grand chemin piémontais débouchant du Saint-Bernard, les Valaisans, les plus rétrogrades des montagnards, ne tenaient à cette route carrossable française qui les eût contraints à abandonner ou à moderniser leur traditionnel système de portage. En fin de compte les démarches n'aboutirent pas. Il a paru toutefois intéressant de souligner de telles démarches, dont les Piémontais conçurent d'ailleurs une inquiétude caractérisée [2] et de saisir là le dessein d'une politique française des passages du Haut-Rhône directement affrontée au système des gens de Turin.

A retracer de tels faits, nous convient-il de croire que c'est de lui-même, par pure intuition personnelle et sur le seul examen

[1] Lettre de Paradès du 24 mai 1782. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais*. Volume 2, f$^{os}$ 27-32.

[2] Instructions données par l'intendant des finances Botton de Castellamont, à l'intendant Saint-Réal et au chevalier Lovera, chargés, dans l'été 1778, d'une mission d'études sur la route du Saint-Bernard. « La mission recherchera... si la route une fois faite n'aurait pas à subir la concurrence de celle que projette par le Saint-Gothard (c'est-à-dire dans la région du Saint-Gothard) M. Paradisi, ingénieur de France, » Arch. Tur. I. *Ponts et routes*. Dossier 3 d'addition n° 29.

de la carte, que Bonaparte se soit décidé pour le Simplon? N'y eut-il pas dans son entourage un conseiller au courant des précédents de la politique française dans la région? N'est-il pas loisible de penser que, sitôt Comeyras en liaison avec le quartier général, ce personnage, qui avait dû s'instruire de tous ces points dans les archives de la résidence, a pu documenter Bonaparte? N'est-il pas vraisemblable que cet agent développa auprès du général en chef de l'armée d'Italie cette idée que, le Piémont se trouvant désormais à merci, rien ne s'opposait plus, tout invitait au contraire à ce que fût rouverte par le Simplon la voie traditionnelle et normale des relations entre le lac Majeur et le Valais? Il n'est pas à tout le moins interdit de le supposer.

Nous ne pouvons que formuler une hypothèse en ce qui touche la documentation française de Bonaparte quant aux communications franco-lombardes par le Haut-Rhône, mais pour ce qui concerne les autres sources d'information dont le général n'a pas pu manquer de s'entourer, nous avons des présomptions plus sérieuses et nous pouvons affirmer, presque à coup sûr, que, du côté milanais, il a dû recueillir en la matière toutes les suggestions, tous les éclaircissements, toutes les précisions désirables. A Milan, l'on ne saurait l'oublier, s'était constituée au XVIIIe siècle, à tout le moins dans quelques cercles intellectuels, ceux-là même qui devaient accueillir avec le plus de zèle et d'enthousiasme la venue des Français, une opinion publique singulièrement avertie; or, si cette opinion souffrait vivement des diminutions territoriales qu'avait subies depuis des siècles l'unité lombarde, elle avait ressenti d'une façon tout particulièrement douloureuse les dernières mutilations du Milanais consenties par la cour de Vienne au bénéfice du Piémont.

Au temps de la plus grande extension de l'Etat lombard, en effet, ç'avait été un des éléments essentiels de la fortune de Milan que de jouer la fructueuse fonction de grand intermédiaire dans l'organisation des rapports économiques entre l'Europe centrale et les régions méditerranéennes : d'une part, vers

les cols des Alpes débouchant sur les lacs, l'industrieuse cité avait tendu l'éventail de ses routes et organisé, en liaison avec les voies de terre, une batellerie lacustre d'une remarquable activité; d'autre part, elle avait travaillé à concentrer les arrivages des ports ligures, en particulier de Gênes, et, par ailleurs, s'était reliée à l'Adriatique par la navigation du Pô et des « Navigli ». Mais cette fonction de liaison n'avait été possible à la capitale lombarde que parce que, dans tous les sens, la politique des grands souverains du Milanais avait poussé des antennes et multiplié les points de contact. Inversement et à dater de l'heure où avaient commencé les dominations étrangères, ce rôle économique avait pâti de toutes les acquisitions de territoire réalisées par les pays voisins sur les confins et aux dépens de l'ancien duché; spécialement, ce rôle était menacé dans ses sources mêmes par la poussée vers l'Est de la maison de Savoie.

Que si l'on considère les gains effectués dans la plaine du Pô et au cours du XVIIIe siècle par le Piémont — les pays d'Alexandrie et de Valence, la Lomellina et Mortara, la Valsésia lors des accords de 1703 et de 1707 entre l'Autriche et la Savoie; le Tortonais et le Novarais à la paix de Vienne en 1738; à Worms en 1743 le pays de Bobbio, le Vigévanasque et l'Outrepo, l'Ossola — l'on peut remarquer que tous constituaient des moyens de pression et des menaces directes sur les lignes de communications milanaises. On l'a vu pour le Simplon, mais c'était le cas aussi pour les liaisons lombardes avec la région ligure.

La surveillance des passages vers Gênes, telle que l'avaient organisée ou cherchaient à l'organiser les ministres et fonctionnaires piémontais, était en effet singulièrement complexe; trop complexe même, peut-il sembler, pour ces âpres montagnards, fort déliés sans doute, mais dont l'habileté un peu fruste ne s'était encore qu'insuffisamment teintée de souplesse italienne et qui parfois se trouvaient quelque peu gênés pour harmoniser les desseins variés suggérés en sens divers par leur intention toujours tendue à ne laisser en suspens aucune occasion de gain.

D'une part, en effet, la politique piémontaise, visant à transformer Nice en port important de commerce et barrant à la grande cité ligure son accès vers le Simplon, était anti-gênoise. Mais, d'autre part, les gens de Turin s'efforçaient aussi d'accaparer et de retenir le plus longtemps possible, en terre piémontaise, le trafic de Gênes vers le Gothard [1], et cela toujours par le moyen des acquisitions effectuées au dépens du Milanais, en particulier en cherchant à utiliser dans ce but la navigation du lac Majeur. Dans les deux cas, ennemis de Gênes ou tendant à se constituer les rouliers obligés du commerce gênois, ils travaillaient contre Milan dont la fortune était directement liée et à la prospérité de Gênes et à une étroite liaison avec ce naturel débouché méditerranéen. Cette double menace de la politique piémontaise, et dans sa pratique d'accaparement des passages alpins occidentaux et dans ses efforts pour investir complètement le trafic de la Rivière ligure, les Lombards, au moins certains d'entre eux, la réalisaient parfaitement; tout en s'efforçant, par leurs canaux et le lac de Côme, de diriger le trafic

---

[1] Un mémoire anonyme de 1782, soumis à la cour de Turin pour solliciter son concours en vue de la construction d'une route par les Grisons, donne des détails sur cette concurrence piémontaise et lombarde : « Le débouché par Chiavenna est exclusivement avantageux à la Lombardie autrichienne; ceux du Saint-Bernard et du Gothard le sont aussi à la Lombardie piémontaise. Or, suivant le système gouvernemental milanais de faire transiter les marchandises par le canal de Trezzo, l'Adda, le lac de Côme et une chaussée par l'Engadine débouchant en Tyrol avec une chaussée de traverse du côté de l'Engadine par le mont Jules à Coire, il se trouverait que le transit par la Lombardie piémontaise céderait nécessairement aux avantages du transit par la Lombardie autrichienne... Pour maintenir au moins la balance quant au port de Gênes, ou même pour faire prévaloir le port de Nice sur celui de Gênes, l'on propose à la cour de Turin une route carrossable de Reichenau par le bras gauche du Rhin, par Dissentis et Bellinzona.

« Cette route n'a été connue que de Charles Martel qui l'a faite avec son armée quand il détruisit les Souabes... L'appui des Grisons, suffisamment accrédités dans leur pays, ferait réussir ce projet sans l'appui d'une négociation publique. » Arch. Tur. I. *Négociations avec les Suisses*. Dossier 2 d'addition n° 18. Un demi-siècle plus tard, à peine entamés les projets ferroviaires, les Piémontais, à côté du tunnel par le Cenis, inscrivirent ce chemin vers les Grisons au premier rang de leur programme de voies ferrées.

de Gênes sur l'Engadine et le Tyrol, ils se rendaient compte que le statut territorial présent de l'Etat milanais préparait, à brève échéance, une forte oblitération des rapports d'échange et de négoce ayant jadis constitué une des sources essentielles de la prospérité lombarde. Dans ses *Discours sur la balance du commerce de l'Etat de Milan pour l'année 1773*, Baldassare Scorza, secrétaire de la Chambre des Comptes de Milan, souligne « le danger de perdre à cause de l'actuelle configuration de l'Etat les transits du Nord au couchant par la rivalité de la route tendant de Bellinzona vers le lac Majeur et le Haut-Novarais démembré, ou les transits du midi au couchant par la rivalité de la route de Castel-San Giovanni qui du pays d'outre-Pô démembré va à Plaisance... [1] »; dans les deux cas c'était une concurrence piémontaise qu'il dénonçait.

Contre la politique des gens de Turin, cherchant à bloquer les avenues du Milanais, la réaction lombarde était inévitable; elle se fût vraisemblablement produite dès les dernières années de l'Ancien Régime si la Cour de Vienne, moins exclusivement dominée par la préoccupation de Trieste, se fût montrée plus soucieuse des intérêts commerciaux de ces sujets italiens; cette réaction devait se manifester en tout cas sitôt que les événements de l'époque révolutionnaire vinrent soulever tant de questions que l'on supposait assoupies et ce fut bien sur le terrain du Simplon, soit sur le point le plus particulièrement sensible, que se rouvrit le débat.

Une fois la Savoie abandonnée du fait de l'invasion française et suspendue du même coup l'activité du Cenis, la Suisse reprenant d'autre part et presque automatiquement ce rôle d'intermédiaire du trafic qu'elle avait déjà revêtu lors des grands conflits européens du XVII[e] siècle, la Cour de Turin, faisant jouer des dispositions depuis longtemps arrêtées, avait voulu constituer le Grand-Saint-Bernard en voie maîtresse du transit italo-

---

[1] Cité par Ettore Rota, *L'Austria in Lombardia*, p. 71.

suisse[1]. Mais les Milanais avaient si vivement travaillé, obtenant même pour leurs efforts l'appui de la diplomatie autrichienne, soucieuse alors de se ménager l'opinion milanaise, que les Piémontais avaient dû se résigner à faire part à deux avec le Simplon et à atténuer à l'endroit de ce dernier la rigueur de leur pratique. Les Lombards ne pouvaient que souhaiter davantage la récupération même de leurs avenues d'autrefois vers le Haut-Rhône; très vraisemblablement c'est, en partie du moins, par des préoccupations de cet ordre qu'il faut expliquer les stipulations de Valenciennes (23 mai 1794); aux termes de ces stipulations, en effet, et dans l'hypothèse d'acquisitions territoriales à l'Ouest des Alpes au bénéfice de la maison de Savoie, l'Autriche obtenait la rétrocession du Novarais à la Lombardie, qui de la sorte se fût trouvée remise en possession des clefs du Simplon[2].

---

[1] Dans les rapports des fonctionnaires français chargés, en 1801 et 1802, d'organiser le service des douanes dans le Piémont occupé puis annexé, l'on trouve, à côté de l'exposé de l'état du transit par l'Italie du Nord à ce moment, quelques détails rétrospectifs sur les routes de ce transit à l'époque révolutionnaire. Ces rapports aux Arch. Tur. II. Période française. Administration générale. Art. 92. *Douanes.* C'est un de ces rapports du Directeur des douanes de Turin (en date du 8 ventôse an X) qui servit de base au mémoire de la Direction générale des douanes sur le transit en Piémont, mémoire qui, présenté à Bonaparte dans l'été de 1802, ne satisfit qu'incomplètement le Premier Consul : « Le mémoire du Directeur général des douanes sur la question du transit est plein d'erreur... Il croit qu'en interdisant le transit directement avec la République Italienne, il pourrait se faire par l'Etat de Parme ; ces chemins sont impraticables... Il pense qu'en l'interdisant par le Saint-Bernard, les avantages en sont perdus pour la Suisse ; c'est encore une erreur. Le transit de la Suisse se fait par le Tessin, et par terre jusqu'à Gênes par Oleggio. » A Gaudin, 19 thermidor an X (7 août 1802). *Correspondance de Napoléon*, VII, 6235. En fait, l'on n'avait pas su strictement discriminer à Paris, entre les renseignements envoyés de Turin, ceux se rapportant à l'état actuel et ceux relatifs à la période antérieure.

[2] Sur les conditions générales de cette convention de Valenciennes, cf. Bianchi, *Storia della monarchia piemontese*, II, p. 173-189. Ce serait une étude intéressante que d'exposer comment, à dater du renversement des alliances — qui, par certains côtés, était une garantie française contre un dépècement ultérieur de la Lombardie — la cour de Vienne auparavant résignée, au moins en apparence, à voir le Milanais aller en se démembrant, réagit fortement

Ce qu'ils étaient résignés à accepter de l'Autriche, les Lombards devaient s'efforcer, bien plus ardemment encore, de l'obtenir de la France révolutionnaire, plus exactement du soldat de génie qui allait fixer les destinées italiennes : dans ces milieux milanais où s'entretenaient les désirs d'extension vers les montagnes et vers la mer, Bonaparte devait trouver, en même temps que les convoitises sur les bailliages italiens et sur la côte ligure, vers Chiavenna et la Spezzia à la fois, des suggestions précises en ce qui touche le Simplon. Il ne devait pas échapper en effet aux Milanais, et la suite des événements le prouva, que le choix de ce col pour la grande voie de liaison entre eux et la France comporterait tôt ou tard comme conséquence inéluctable la rétrocession à la Cisalpine des pays d'entre Sésia et Tessin; par ailleurs, rendre au col lombardo-valaisan son importance si diminuée par l'effort des politiques de Turin devait, pour les Cisalpins, apparaître comme un premier gage de revanche sur leurs vieux ennemis. De cet état d'esprit des Milanais, dans l'affaire du Simplon, nous apportent un curieux témoignage les termes mêmes d'un traité de commerce négocié peu après avec la France. L'article définissant la route de poste à organiser entre la Lombardie et la France est ainsi conçue : « Art. IX. — Il sera établi des relais de poste aux chevaux et des bureaux de poste sur la route de Milan à Paris; laquelle route sera dirigée par le Valais, le pays de Vaud, et passant par Lausanne et par le chemin usité avant la paix de 1748...[1] » La paix de 1748, à savoir celle d'Aix-la-Chapelle qui, consacrant les acquisitions piémontaises en terre lombarde, avait donné aux gens de Turin

---

et se montre décidée à défendre ses domaines italiens, voire à en poursuivre la reconstitution. C'est ce que marquait, peu avant les stipulations de Valenciennes, l'ambassadeur impérial à Turin, marquis Gherardini, quand il disait « que la Cour de Sardaigne devait désormais répudier complètement cet aphorisme de Victor-Amédée II, que le Milanais était un artichaut à manger feuille à feuille. » Bianchi, *op. cit.*, II, p. 174.

[1] Traité de commerce du 3 ventôse an VI au *Bulletin des lois* du 27 ventôse an VI, copie aux Arch. Nat. F[12] 534, chemise a. — Ce traité devait d'ailleurs rester lettre morte pour la partie commerciale.

les mains libres pour bloquer le Simplon; le souci de vouloir rétablir pleinement et libre de toute hypothèque l'état de choses antérieur, et la volonté de souligner ce souci démontraient clairement le but poursuivi : la revanche contre un siècle de politique piémontaise.

Aussi bien, une coïncidence parfaite existe à ce moment entre les aspirations lombardes et les ambitions de Bonaparte : les Lombards pouvaient de la réouverture du Simplon attendre le développement de cette politique française de protection et d'alliance dont ils commençaient à recueillir les fruits, mieux encore y voir l'amorce d'un plan de récupération territoriale; pour Bonaparte, qui fait alors figure de proconsul presque indépendant et de chef d'un Etat italien, la voie du Simplon doit être, au bénéfice de ce domaine qu'il considère alors comme son bien propre et qu'il rêve d'accroître à sa taille, la route de liaison toujours ouverte pour le secours français.

Quelle qu'en soit d'ailleurs la genèse exacte, il n'est pas douteux que cette politique du Simplon a eu, en 1797 et 1798, la plus grande influence sur les faits et gestes de Bonaparte et, par Bonaparte, sur tout l'ensemble des initiatives directoriales. En particulier, comme sur la liaison franco-lombarde par cette voie s'interposaient le Valais et la Suisse, le choix du Simplon comportait une très nette action de la France à l'égard des pays helvétiques. Il a été fort exactement mis en lumière [1] comment la préoccupation de la route et les suggestions précises de Bonaparte touchant ce point fournissent un très bon fil conducteur pour suivre à ce moment les vicissitudes et les agissements de la politique française en Suisse : allant d'Italie à Rastadt, Bonaparte passe par Genève et le pays de Vaud et y prépare la révolution vaudoise; dès le mois de décembre 1797, et pour for-

---

[1] C'est M. Guyot qui, dans son beau livre sur *Le Directoire et la paix de l'Europe*, a eu le mérite (*op. cit.*, p. 249, 498, 638, 645, 772) de mettre en évidence avec une netteté et une vigueur singulières l'influence qu'avait eue sur la pratique de Bonaparte le souci de la route.

cer la main au Gouvernement français, il expédie de son chef, en vue d'appuyer le mouvement vaudois, la division Masséna à Versoix sur l'extrême frontière; afin d'avoir les mains libres et de pouvoir parler plus haut dans un pays divisé, pour procurer aussi et plus rapidement les résultats poursuivis, il amène un moment le Directoire, qui incline plutôt pourtant dans le sens d'une organisation helvétique unitaire, à envisager la constitution en un Etat à part « de la partie de la Suisse qui forme la lisière de la France et conduit à la Cisalpine[1] ». Enfin, Bonaparte une fois parti pour l'Orient, ce sont encore les idées et les préoccupations mêmes du général qui font agir le Directoire et président aux stipulations du traité d'alliance entre la France et la République helvétique constituée par les soins de la politique française : aux termes de cette alliance, en effet, et en contre-partie de la garantie accordée par la France au territoire et à la constitution unitaire de la Suisse, cette dernière concédait à la France l'usage perpétuel de deux routes commerciales et militaires vers l'Italie, l'une partant de Constance, remontant le Rhin et franchissant la montagne à la Via Mala, l'autre de Genève au Simplon par le Valais (19 août 1798).

Que d'ailleurs, dans cette première partie de la carrière italienne de Bonaparte, le Simplon ait tenu une place importante, la chose n'a rien d'étonnant si l'on considère que la politique de l'ambitieux soldat est alors une politique lombarde : dès lors, restaurer ce col qui, aux temps de la prospérité et de la splendeur milanaises, avait été la grande voie lombarde vers l'Europe du Nord-Ouest s'imposait en quelque sorte. Au contraire, l'incertitude et le peu de netteté des plans du général en ce qui touche le sort ultérieur et définitif du Piémont, l'attitude anti-piémontaise que revêt Bonaparte du seul fait qu'il a constitué siens les points de vue milanais, expliquent qu'une bien moindre importance soit par lui donnée aux cols situés du Léman à la

---

[1] Directoire à Brune le 21 février 1798. Cité par Guyot, p. 659.

Méditerranée. Bonaparte ne les a pas pour autant complètement négligés, et il a prêté quelque attention aux suggestions surtout locales qui lui venaient quant à ces passages. Tandis qu'en effet la poursuite de la route du Simplon était le fruit d'une grande politique personnelle en train de se définir, d'autres projets de routes à travers les Alpes étaient ardemment agités et soutenus qui offrent ce caractère d'être plus précisément des solutions françaises, entendons par là qui intéressaient très étroitement et très directement les habitants de certaines parties du territoire de l'ancienne France.

## II

Ce furent en effet les gens du Briançonnais et, derrière eux, les habitants des départements des Hautes-Alpes et de l'Isère qui, à peine le problème des relations de la France et de l'Italie du Nord posé par les événements, préconisèrent et réclamèrent instamment l'édification d'une route carrossable par le Mont Genèvre, cherchant, pour faire impression sur le Gouvernement français, à obtenir sur ce point l'appui et le concours de tous les départements méridionaux. Eux aussi, ce faisant, cherchaient à rouvrir vis-à-vis des Piémontais un ancien compte dont ils n'avaient jamais tenu le règlement pour définitif.

Le col briançonnais avait constitué une des voies maîtresses des communications franco-italiennes au temps de nos grandes aventures péninsulaires du XVI^e siècle; il était demeuré notre passage militaire préféré vers le pays piémontais tant que la France, au XVII^e siècle, avait eu une politique italienne basée sur la possession de territoires situés au delà des monts ou à tout le moins sur le versant oriental de la chaîne : Briançon était, dans ce temps, en même temps que le gardien du col, une étape importante vers la plaine du Pô et plus précisément vers Pignerol, dont le rôle se conjuguait étroitement avec le sien propre; état

de choses que rappelle encore aujourd'hui l'appellation de « porte de Pignerol » donnée dans l'enceinte de la petite cité à la porte tournée vers le Genèvre.

Mais ce rôle tenu par le col se trouva terminé brusquement lors de la liquidation de la France transalpine, aux traités qui clôturèrent les grandes guerres de Louis XIV, et de par l'abandon consenti alors au Piémont de ces hautes vallées du versant oriental jadis trouvées par la monarchie capétienne dans la succession delphinale; déjà, au XVII^e siècle, la politique douanière suivie par la cour de Turin s'était donné comme but d'empêcher l'utilisation commerciale du passage briançonnais et avait établi, autour de Pignerol tenu par nous, un cordon de douanes gênant considérablement, quand il ne prohibait pas tout net, le mouvement d'entrée et de sortie [1]. Le report de la frontière à la ligne de partage des eaux permit aux administrateurs piémontais d'appliquer au col dans lequel ils avaient toujours détesté un concurrent possible du Cenis, un rigoureux système de clôture hermétique complété par la destruction des chemins sur le débouché oriental. Le Genèvre ne retrouva dès lors quelque activité qu'au moment des campagnes alpines des guerres du milieu du XVIII^e siècle [2]; utilisation militaire toute temporaire et qui ne modifia en rien l'état de fait devenu normal, à savoir la fermeture du col de par la pratique des fonctionnaires du roi de Sardaigne.

Ce blocus du Genèvre accentuait l'isolement de la région de Haute-Durance qui se trouvait dès lors constituer dans l'ensemble du territoire français comme une lointaine annexe en dehors de tout courant de circulation et rattachée simplement

---

[1] C'est l'affaire des douanes de Pignerol, incidemment et sommairement exposée par l'historien de Louvois, Camille Rousset, *Histoire de Louvois*, volume 3, p. 164 sq. Elle serait en fait à reprendre à l'aide des dossiers piémontais (Arch. Tur. I. *Dace de Suse*. Dossier 4. *Ibid*. II[1]. *Douane*. Dossier 1).

[2] Sur ces campagnes alpines du milieu du XVIII^e siècle, un exposé d'ensemble, clair et judicieux, dans Joseph Perreau, *Epopée des Alpes*, t. II, p. 117-207.

par son rôle militaire au demeurant du Royaume[1]. Gardien de la frontière et couvrant la France méridionale contre toute agression d'outre-mont, doté dès l'époque de Louis XIV de plusieurs forteresses dont le système avait été renforcé et accru après la mutilation du traité d'Utrecht, le pays devait à cette seule fonction de couverture de ne pas vivre absolument replié sur lui-même. C'était des garnisons entretenues par le roi que subsistait le commerce local, de leur solde que se constituait en majeure partie le fond de roulement du numéraire servant aux échanges; de même, c'était le ravitaillement des corps de troupe qui formait le plus gros volume des importations, les fournisseurs de l'armée se contentant d'ajouter aux longs convois formés à la belle saison pour amener du bas pays les approvisionnements militaires, les envois, d'un bien moindre volume, destinés à la population civile; tels se joignaient, tout récemment encore, aux interminables files des caravanes assurant le ravitaillement de nos postes de l'extrême Sud algérien, les quelques chameaux portant la mince pacotille destinée aux indigènes des oasis. Et le rapprochement n'est pas fortuit et d'imagination pure: cette région briançonnaise de la fin du XVIIIe siècle, reliée à l'ensemble du royaume par des communications précaires, où s'était superposée à une vie locale chétive une importante activité militaire, se trouve, par certains côtés au moins, appeler la comparaison avec nos marches sahariennes, avant notre poussée vers le Touât, lorsque nos établissements d'El-Goléa, d'Ouargla et des postes du Sud oranais avaient donné une importance toute occasionnelle et factice à ces pauvres oasis des-

[1] Sur la pittoresque physionomie militaire de cette région briançonnaise au XVIIIe siècle, quelques détails dans l'abondante littérature de mémoires stratégiques d'alors édités récemment par les érudits dauphinois H. Duhamel et colonel de Rochas. En particulier, *Voyage d'inspection de la frontière des Alpes en 1752 par le marquis de Paulmy*, Grenoble, 1902, et *Topographie des Alpes par De Montannel*, Grenoble, 1875. — Quelques détails aussi dans les cartons des « Fortifications de Briançon ». Arch. de l'Isère. Série C. et dans des mémoires inédits de Vallier-Lapeyrouse, possédés autrefois par M. Maignien, de Grenoble, qui avait bien voulu nous les communiquer.

tituées par la fermeture saharienne de leur rôle antérieur d'étapes du trafic. En somme et de part et d'autre, un isolement presque complet.

Cet isolement, les Briançonnais d'alors le ressentaient vivement, et à l'état présent des choses opposaient ce passé tout récent où, avant la mutilation d'Utrecht, subsistait au delà des monts une annexe briançonnaise en liaison avec le revers occidental de la chaîne et rappelant le grand rôle joué au Moyen Age par le Briançonnais historique. A rendre plus vif encore les regrets des indigènes à cet égard, une circonstance n'était pas sans contribuer beaucoup : pays pauvre et incapable de nourrir une population très prolifique, la région alimentait une forte exportation d'hommes allant chercher leur subsistance dans les villes provençales ou de la région du Rhône; très ouverts d'esprit, industrieux et travailleurs, habiles au négoce et d'une forte âpreté au gain, ces émigrants n'étaient pas sans arriver quelquefois à se constituer des situations importantes leur permettant, après fortune faite, de revenir au pays; là, tout en continuant, pour quelques-uns, à s'intéresser précisément aux affaires de fournitures militaires, ils formaient un petit noyau d'hommes actifs, connaissant le train du monde et soucieux de jouer un rôle, parfaitement capables de constituer et de discipliner une opinion publique locale; or ce groupe d'hommes n'a cessé, tout au long du XVIII^e^ siècle, d'entretenir le regret des pays cédés au Piémont et a donné son effort à ne laisser à aucun moment prescrire les revendications et les doléances briançonnaises sur ce point sensible [1].

---

[1] Dans son mémoire sur le Briançonnais, rédigé en 1742 (publié dans l'*Annuaire de la Société des Touristes du Dauphiné*, en 1892), Brunet de l'Argentière insiste sur ce fait qu'avec l'isolement croissant de la région, le nombre se restreignait au XVIII^e^ siècle des émigrants rentrant s'établir au pays après fortune faite. Il n'est pas douteux pourtant qu'un groupe de notables de cet ordre a constamment existé dans la petite ville. Un des types les plus accentués en devait être Charbonnel-Salle, qui fut le collaborateur le plus actif du préfet Ladoucette, lors de la grande campagne de ce dernier pour le Genèvre. Sur l'activité de Charbonnel-Salle, nombreux documents aux Arch. des Hautes-Alpes. Série S. Dossiers de la route nationale 94.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner si l'idée naquit spontanément et presque immédiatement dans ce milieu, dès les premiers succès militaires de la France en Italie, de profiter des circonstances non seulement pour solliciter le retour à la France des régions cédées lors des traités d'Utrecht et pour préconiser la reconstitution du Briançonnais d'autrefois, mais aussi pour lier cette demande à celle de la construction d'une route par le Genèvre : le Briançonnais, appelé, dans ces intentions, à redevenir comme autrefois une avancée du territoire français sur le versant italien, s'offrait tout naturellement pour être le lieu essentiel des passages et des communications d'un pays à l'autre, d'autant qu'un ensemble de solides forteresses, établies dans un but de défense, trouverait de la sorte une utilisation autrement profitable : la protection et le flanquement de la grande route de liaison entre les revers des Alpes.

Présenter ces deux demandes de façon à les appuyer et à les faire valoir l'une par l'autre, montrer que l'édification de la route sera le meilleur gage de la reconstitution du pays, puis le plus solide garant de l'unité briançonnaise une fois restituée [1], telle va être, appuyée par une insistance et une continuité d'intentions tout à fait marquées, servie aussi par une habileté et un esprit d'initiative très avertis, la tactique des partisans locaux

---

[1] Pétitions des administrations municipales de l'arrondissement de Briançon ...tendant à la réunion à la France des vallées cédées en 1713 par le traité d'Utrecht, 22 prairial an V (14 juin 1797). « N'est-il pas de l'intérêt et du devoir des habitants de cette frontière de demander que les vallées de Bardonnèche, Oulx, Cézanne, Pragelas et Château-Dauphin, faisant autrefois partie du Briançonnais... soient rendues à leur ancienne patrie. Cette réunion... faciliterait l'établissement d'une grande route pour communiquer avec l'Italie, ce qui favoriserait les relations commerciales qui existent entre ce pays et les départements méridionaux de la République.... Cette route, toujours praticable pour les voitures, serait encore un grand moyen de vivification pour le département des Hautes-Alpes, dont le commerce est languissant et dont l'industrie a besoin d'être encouragée. » Arch. Aff. Etr. *Correspondance Turin.* Volume 280, f^os^ 176 sq. Le texte de la pétition a été entièrement publié, d'après une copie existant aux Arch. départ. de l'Isère, par Perreau, *Epopée des Alpes*, t. II, p. 104-106.

du Genèvre : sur un terrain plus réduit et avec des moyens d'action bien plus modestes, c'est, pour les fauteurs du Genèvre comme pour ceux du Simplon, une politique de revanche contre les méthodes et les agissements piémontais, et, comme en ce qui touche le Simplon, l'ouverture de la route est, dans l'esprit de ceux qui la réclament, formellement liée à un dessein de récupération territoriale. De cette campagne, il a paru qu'il ne serait pas sans intérêt de présenter ici les débuts, de suivre du même coup les agissements et les manœuvres des avocats du col.

Aussitôt réalisée le long de la Rivière ligure et vers le Piémont Méridional la première avancée de l'armée d'Italie, s'était manifestée dans les départements des Hautes-Alpes et de l'Isère cette impression spontanée que les passages de la région, en état de procurer une ligne d'étape singulièrement plus courte aux ravitaillements acheminés de l'intérieur du territoire à destination des troupes du général Bonaparte, ne manqueraient pas de se trouver appelés à une utilisation active [1]. La conclusion de la paix avec le Piémont, le développement ultérieur des opérations dans la plaine du Pô semblèrent devoir accentuer encore les chances pour une revanche du Genèvre; de cette revanche, l'idée va dès lors être simultanément cultivée dans les milieux militaires et dans les cercles locaux.

Dans les milieux militaires, c'est un homme très au fait du pays, le colonel puis général du génie Vallier de Lapeyrouse, directeur des fortifications du département des Hautes-Alpes, qui de cette croisade du Genèvre se constitue dès l'origine

---

[1] L'ingénieur Dausse aux administrateurs de l'Isère, 15 floréal an IV (14 mai 1796) : « La communication avec l'armée d'Italie va devenir bien plus courte par les cols (dauphinois) que par les départements méridionaux et Nice. » Arch. de l'Isère L. 491. De même, les administrateurs de l'Isère au Ministre de l'Intérieur : « L'armée des Alpes doit se joindre à l'armée d'Italie par la route de Briançon... les travaux de cette route doivent avoir la priorité, car le général Bonaparte réclame la grosse artillerie de l'armée des Alpes qui doit lui être envoyée par là. » 14 prairial an IV (2 juin 1796). Arch. de l'Isère L. 471.

l'apôtre le plus zélé. Cet officier de carrière [1], né à Embrun et depuis très longtemps en résidence dans la région dauphinoise, se rattachait à ce groupe qui s'était affirmé au XVIIIe siècle de militaires spécialisés dans l'étude des questions alpines, groupe dont les Bourcet [2] avaient été les plus éminents représentants et dont tous les membres, constitués de par leurs travaux et leurs préoccupations mêmes en adversaires du Piémont, avaient été, en même temps que des fauteurs du Genèvre, les avocats convaincus de la reconstitution du pays briançonnais; Vallier, par ailleurs, s'intéressait d'autant plus aux questions routières qu'il avait été, dans les dernières années de l'Ancien Régime, appelé à donner ses soins au projet de la route de Valence à Gap à travers le Diois, route avant tout stratégique et mise à l'ordre du jour par le transfert de Grenoble à Valence du grand dépôt d'artillerie pour la région méridionale; par là il avait été amené à étudier dans tout son ensemble la question des routes à travers la partie française de la chaîne; enfin ayant eu, à dater de 1792 — et sauf une courte période où il avait été incarcéré sous le gouvernement terroriste — la charge du bon entretien des communications militaires de l'armée des Alpes, Vallier avait profité de ces fonctions pour procurer au bénéfice du Genèvre une première réalisation et faire rendre à peu près accessible au canon le sentier muletier escaladant le revers français du col.

Animé d'aussi nettes dispositions, cet homme d'action n'eut garde de laisser passer l'occasion que présentaient les événements d'Italie. En conséquence, il gagna à ses vues le général Kellermann commandant l'armée des Alpes et le décida, dans

---

[1] Sur Vallier-Lapeyrouse, cf. *Annuaire des Hautes-Alpes pour l'an XIII*, p. 189-192, et « l'éloge funèbre du général Vallier-Lapeyrouse » par le préfet Ladoucette dans les *Mélanges littéraires... de la Société d'émulation des Hautes-Alpes*, Gap, 1807, p. 73-79.

[2] Sur les Bourcet, cf. Perreau, *Epopée des Alpes*, t. II, p. 127-130, et surtout de Rochas d'Aiglun, *Les Bourcet et leur rôle dans les campagnes alpines*, Paris, 1895, in-8°. Plusieurs mémoires de Pierre de Bourcet relatifs à la frontière des Alpes et au Briançonnais ont été édités par M. Duhamel dans le *Voyage d'inspection du marquis de Paulmy*, Grenoble, 1892.

les premiers mois de 1797, à envoyer au gouvernement un mémoire insistant sur les avantages du col briançonnais, soulignant l'opportunité de l'ouverture par le Genèvre d'une route vers le Piémont, et affirmant la facilité caractérisée de procurer cet aménagement. Kellermann — c'est-à-dire Vallier — faisait en même temps agir auprès de Bonaparte dans le même sens; aussi, quand se posa après Campo-Formio la question du retour en France des troupes d'opérations, le général en chef de l'armée d'Italie affirma-t-il son intention de rendre le Genèvre praticable aux voitures du côté italien, et parla d'y envoyer pour ce faire deux bataillons de sapeurs, deux compagnies de mineurs et d'y affecter un crédit prélevé sur les fonds de l'armée. En fait, Bonaparte ne donna pas suite à cette intention — qui semble d'ailleurs avoir soulevé la défiance et l'inquiétude du gouvernement royal piémontais — mais lors de la rentrée des unités faisant retour en France, il donna ordre à l'état-major de son armée de diriger sur le Genèvre des colonnes d'artillerie et de cavalerie, colonnes qui passèrent effectivement sans trop d'encombres, bien qu'on se trouvât au cœur de la mauvaise saison [1].

Si, comme il est naturel, Kellermann et Bonaparte avaient envisagé la communication par le Genèvre principalement sous l'aspect militaire, les Briançonnais, pour leur compte, avaient d'autres visées : ce qu'ils voulaient avant tout c'était d'abord, grâce à la construction de la route, travailler à la récupération de leur ancien territoire, c'était ensuite faire de leur ville la grande étape du transit franco-italien. Pour leurs visées, ils se préoccupèrent de trouver des répondants et des acolytes et avant tout de se procurer l'appui d'une organisation administrative pleinement qualifiée pour exprimer et faire valoir des vœux de

---

[1] Sur l'activité du général Vallier et les travaux stratégiques sur les routes des Hautes-Alpes les sources sont : Arch. des Hautes-Alpes. Série L. Dossiers 763 *bis*, 763 *ter*, $776^{12}$, $776^{13}$, $776^{14}$, $776^{20}$. La correspondance du général avec les autorités départementales se trouve aux registres 100, 101, 102 du même fonds, même série, plus spécialement 100, n° 118; 101, n^os^ 62, 193, 217; 102, n° 12; au registre 101, nombreuses autres lettres relatives au Genèvre.

cet ordre; ils pressèrent en conséquence le département des Hautes-Alpes de prendre l'affaire en mains et, dès vendémiaire an V, sollicitèrent des autorités du chef-lieu une action vigoureuse auprès du gouvernement pour l'édification de cette route « qui ferait de ce département l'entrepôt et le passage de toutes les parties méridionales de la République qui ont des relations commerciales avec toute l'Italie [1] ». Leurs agissements à cet égard furent couronnés de succès et l'administration des Hautes-Alpes, dont l'attention du reste s'était trouvée déjà, par des initiatives spontanées, sollicitée sur ce point depuis l'ouverture de la nouvelle période des rapports franco-italiens [2], inscrivit dès lors le projet de route par le Genèvre au premier rang de ses préoccupations. De la sorte, l'action parallèle de Kellermann auprès du Ministre de la Guerre et du département auprès du Ministre de l'Intérieur aboutirent, dans l'hiver 1797, à faire ordonner pour le printemps suivant une reconnaissance officielle du terrain, satisfaction au demeurant toute platonique et qui n'engageait en rien l'avenir [3].

C'est dans ces conditions que cette campagne pour le Genèvre allait, au cours des années 1798 et 1799, s'intensifier et prendre un caractère très marqué de polémique; il allait s'agir désormais, en effet, de mener la bataille contre les gens du Mont-Blanc qui, jusque-là silencieux, venaient — pour des raisons que l'on verra plus loin — d'entamer une active propagande en vue de l'ouverture d'une route carrossable par le Cenis.

C'est Vallier, attaché à cette affaire du Genèvre et à la reconstitution du Briançonnais [4] comme à une entreprise personnelle,

---

[1] L'administration municipale de Briançon au département des Hautes-Alpes, 23 vendémiaire an V (14 octobre 1796). Arch. des Hautes-Alpes, L. 100, n° 441.

[2] L'ingénieur en chef du département aux administrateurs des Hautes-Alpes, 18 prairial an IV (6 juin 1786). Même fonds, L. 100, n° 384.

[3] Ministre de l'Intérieur au département des Hautes-Alpes, 2 brumaire an VI (23 octobre 1797). Même fonds, L. 101, n° 12.

[4] Le général, nommé entre temps président de la commission de délimitation entre la France et le Piémont, donnait, en effet, ses soins à pousser le gouver-

qui va élaborer le plan d'opérations et conduire la campagne; sa tactique est simple et habile : exploiter d'une part l'indéniable sympathie des militaires pour le passage dauphinois; manœuvrer par ailleurs de façon à faire de la route du Genèvre comme une vaste entreprise régionale groupant le plus grand nombre possible de partisans dans tout l'ensemble du pays alpin français.

Pour son compte propre, Vallier se charge de travailler les milieux militaires, besogne, à dire vrai, assez facile; de tous les passages pratiqués pour l'acheminement des convois de France en Italie, le Genèvre avait en effet très vite, et pour des raisons aisées à comprendre, fixé la préférence des artilleurs : tandis qu'aux alentours du Cenis ne se rencontrait aucune agglomération un peu notable, Briançon constituait du côté français et à proximité immédiate du col un relai singulièrement appréciable; en outre le pays briançonnais, constitué de plusieurs vallées et bassins largement épanouis au cœur des Alpes, offrait en hommes et en bêtes de somme beaucoup plus de ressources que la Haute-Maurienne et assurait aux convois la certitude de trouver par les réquisitions toutes les ressources nécessaires pour passer; enfin la descente sur l'Italie, plus longue et moins directe, partant plus coûteuse que par le Cenis, était singulièrement moins pénible en ce qui touche les abords immédiats du col où seul le passage appelé le Tourniquet se présentait comme vraiment scabreux. Par ailleurs, le grand avantage du Cenis de posséder, du côté français, des voies d'accès plus courtes touchait peu les militaires, médiocrement sensibles aux considérations d'économie et pour lesquels le temps et l'argent ne comptaient guère [1]; aussi et pour toutes ces raisons les officiers du train

---

nement dans la voie de la récupération des vallées perdues en 1713. Cf. à cet égard un rapport ultérieur de l'époque consulaire qui fait état des efforts précédents de Vallier dans ce sens. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Turin* 280, p. 179 sq.

[1] C'est ce que dira en propres termes quelques années plus tard l'ingénieur

d'artillerie préféraient-ils en général, même au prix de plusieurs étapes supplémentaires, la commodité plus grande du passage briançonnais et arguaient volontiers des difficultés rencontrées au Cenis pour détourner par le Genèvre les envois de matériel et même les détachements à destination des corps français d'Italie.

Vallier était bien placé pour connaître ces détails et pour travailler à consolider de telles dispositions; d'ailleurs, de par sa qualité de président de la commission de démarcation entre le Piémont et la France, il se trouvait en relations presque constantes avec les généraux français en service au delà des Alpes et en état de les influencer; ainsi chercha-t-il à profiter de ce que Brune, le général en chef des troupes stationnées dans l'Italie du Nord, n'était pas sans sympathies dauphinoises; il insista donc, à l'automne 1798, pour que le département des Hautes-Alpes agît de ce côté et, Brune demandant qu'on lui fît tenir un mémoire appuyé par l'Isère et les Basses-Alpes, s'occupa de faire parvenir ce document au général [1]; enfin Vallier continuait à faire le siège de Kellermann qui, s'il donna surtout de bonnes paroles, fit néanmoins quelques démarches. De la sorte se trouve constituée dans les bureaux de la guerre une très forte présomption favorable au bénéfice du col briançonnais; la chose se marqua nettement quand, au printemps de 1799, le Ministère de la Guerre fit auprès du Ministère de l'Intérieur une démar-

---

en chef Lingée, des Hautes-Alpes : « Les ingénieurs militaires ne trouvent pas les rampes de cette route (du Genèvre) trop fortes parce que les chevaux pour doubler et les hommes pour pousser à la roue ne manquent jamais au moyen des réquisitions que l'on exerce sur les communes environnantes. » Rapport Lingée du 1er prairial an IX (21 juin 1801). Arch. des Hautes-Alpes. Série S. *Dossiers de la route n° 94*.

[1] Vallier aux administrateurs du département, 12 vendémiaire an VII (3 octobre 1798) : « Le général en chef de l'armée d'Italie va demander lui-même l'ouverture d'une route par le Genèvre... Il désire que vous lui envoyez là-dessus un mémoire appuyé par l'Isère et les Hautes-Alpes... Il aime beaucoup Grenoble, dont il est originaire... » Arch. des Hautes-Alpes, L. 101, n° 217. Ce dernier point était inexact d'ailleurs.

che pressante, insistant sur les difficultés d'accès du Cenis et plaidant l'urgence à outiller le Genèvre pour le passage commode des convois d'artillerie; peu après et d'elle-même, l'autorité militaire dirigeait sur ce point des soldats du génie et du matériel; il semblait bien que l'on touchât au but quand les événements d'Italie vinrent tout remettre en question; ainsi se trouvait brusquement interrompue cette campagne pour le Genèvre, campagne qui n'avait pas laissé que d'avoir, par répercussion, mis en éveil d'autres intérêts que ceux strictement locaux.

Quand Vallier avait commencé à entreprendre Brune en faveur d'une route par le col, il avait eu soin de souligner auprès des Hauts-Alpins l'intérêt majeur existant selon lui à faire appuyer leurs vœux par l'unanimité des Dauphinois. Dans l'idée de Vallier, en effet, il s'agissait, en présence de l'offensive des Savoyards pour le Cenis, de donner à la propagande pour le Genèvre le caractère très net d'un ample mouvement régional. Déjà et d'eux-mêmes, les Hauts-Alpins avaient eu l'intuition de cette opportunité et lorsque, au printemps de 1798, ils avaient, en accentuation de leurs précédentes démarches, fait tenir au Ministère de l'Intérieur et au Conseil des Ponts et Chaussées un mémoire en faveur de la route par le col briançonnais, ils avaient, à l'appui de leurs démarches, sollicité une action concertée auprès du pouvoir central de la part non seulement des administrations de l'Isère et de la Drôme, mais encore de celles du Vaucluse, des Basses-Alpes, du Gard et des Bouches-du-Rhône; si, dans le document lui-même, ils élevaient contre le passage par le Cenis de tranchantes affirmations, toujours rebattues par la suite, sur la rigueur plus marquée des tempêtes en ce point et la difficulté, bien plus considérable que nulle part ailleurs, de la traversée de la montagne par le col savoyard, l'argument décisif apporté par eux et sur lequel, au fond, ils comptaient surtout, était un argument régional : en face du Cenis ne pouvant servir que les intérêts génevois et savoyards, soit ceux de Français de bien fraîche date, le Genèvre est la vraie solution nationale, la seule qui avantage les

Français de vieille roche[1]. Vallier amena les Hauts-Alpins à adopter plus résolument encore cette tactique avec, pour son compte, la pensée très nette que c'était aux Grenoblois, interprètes qualifiés de toute la région, à prendre la direction de la lutte. Ce faisant, Vallier servait les intérêts des Briançonnais, les seuls au fond avec lesquels il eût vraiment partie liée, mais il aiguillait les autres Hauts-Alpins dans une voie qui pouvait ménager des surprises à ces derniers. En effet, pour aller de Grenoble à Briançon, soit du cœur du Dauphiné vers le Genèvre, la voie était double, comportant à la fois le chemin par le Drac et la Durance qui passait par Gap et le chemin par l'Oisans qui n'y passait point.

L'Oisans est ce pays du Dauphiné situé directement à l'Est de Grenoble et constitué par les vallées de la Romanche et des affluents de cette dernière, haut couloir où le plafond atteint très vite une altitude notable, où le travail successif des glaciers et des eaux, sciant par des gorges profondes des barres rocheuses d'une allure particulièrement imposante, a bien pu ouvrir une issue au torrent rapide, mais où il n'a guère réussi que localement à dilater les parois et à introduire au cœur de la masse montagneuse des espaces quelque peu ouverts. Dans la profonde rainure ainsi pratiquée, un seul élargissement notable : le bassin plat et faiblement incliné où s'était constituée, au cours des âges, la petite cité capitale du pays, le Bourg-d'Oisans, bassin dans lequel, interrompant sa descente précipitée, la Romanche, comme étonnée de cette lenteur si peu dans ses habitudes, divaguait en des bras divers et même s'épandait en des marécages. Mais sitôt passé ce bassin, l'âpreté du pays s'affirmait plus accentuée et c'était par de difficiles passages que l'Oisans aboutissait à un haut col, le Lautaret; au delà, la Guisanne

---

[1] Arch. de l'Isère L. 493. L'administration centrale des Hautes-Alpes au département de l'Isère, 14 prairial an VI (2 juin 1798) : « Le Cenis ne tendrait qu'à raviver les pays limitrophes de Genève et de la Suisse; la route par le Genèvre, au contraire, vivifierait par ses immenses ramifications non seulement nos départements respectifs, mais tous les départements du Midi. »

commençante relayait en quelque sorte le cours de la Romanche pour conduire, par un couloir quelque peu évasé, à Briançon et de là vers le Genèvre.

A une date où les difficultés des communications, partout considérables, nivelaient en quelque sorte les chances des tracés, l'Oisans, aux XVI^e et XVII^e siècles surtout, avait servi de voie d'accès vers les cols dauphinois s'ouvrant sur l'Italie; mais depuis les traités d'Utrecht et l'isolement du Briançonnais, il avait été singulièrement délaissé; surtout quand s'étaient constituées, au XVIII^e siècle, par l'effort de l'intendant Delaporte, les grandes lignes d'un réseau routier dauphinois [1], le chemin au long de la Romanche avait été considéré comme d'un aménagement trop difficile; par suite, tout l'effort des travaux et des crédits avait été reporté sur la série de pays plus ouverts et moins difficiles qui, au prix d'un long détour par les vallées du Drac et de la Durance, par La Mure, Gap et Embrun, permettaient d'atteindre le Briançonnais; c'était en particulier par cette dernière voie que s'opérait depuis lors le transport des approvisionnements vers les places frontières. Le chemin par l'Oisans dénommé la « petite route » n'avait plus fait figure, eu égard à la voie suivant l'arc décrit par les vallées du Drac et de la Durance et dont il constituait en quelque sorte la corde, que de communication secondaire tout à fait accessoire [2]. Récemment donc et très nettement, il y avait eu une oblitération marquée au détriment de la route par la Romanche.

A cet état de choses les Gapençais ne trouvaient nul inconvénient; ils en espéraient même la consolidation et ne séparaient

---

[1] Sur cet effort de l'intendant Delaporte, qui résida à Grenoble de 1744 à 1761, cf. les divers cartons de la série C des Arch. départ. de l'Isère relatifs aux routes.

[2] Les sources de cette étude de la route de l'Oisans et des communications vers Briançon sous l'ancien régime aux Arch. de l'Isère. Série C. Carton coté : « Petite route de Grenoble à Briançon — Grande route de Grenoble à Briançon ». Sur la route aussi, une substantielle étude de Miss Vaughan, de caractère à la fois historique et géographique, dans les *Annales de l'Université de Grenoble*, 1912, p. 1-40,

pas dans leur pensée l'ouverture du Genèvre du maintien par leur pays de la grande voie d'accès menant au col. La mise en état de ce dernier devait, dans cette hypothèse, avoir comme fin régionale essentielle de procurer un débouché aux pays de la Durance et transformer en une voie de passage vers l'Italie le cul-de-sac que cette vallée, de par la politique piémontaise, avait formé jusque-là; déjà les Hauts-Alpins voyaient tout le trafic de la France Méridionale avec la plaine du Pô passant par leur territoire. Mais ils escomptaient mieux encore : ils espéraient que s'ils parvenaient à assurer au Genèvre sur le Cenis la priorité d'une route carrossable — priorité qui, dans la pensée générale, serait pour longtemps une façon d'exclusivité, tout le monde s'accordant alors à écarter la possibilité d'aborder de front la grosse dépense de plusieurs routes simultanément construites — le Gapençais deviendrait le point d'acheminement obligé et longtemps unique de tout le transit franco-italien. De la sorte, seraient obligés de traverser le département, dans toute son étendue, tous les voyageurs et toutes les marchandises venant de l'intérieur du territoire à destination du Genèvre. Non sans quelque ingénuité, les Gapençais croyaient que Grenoble se contenterait d'être le point de départ de la traditionnelle grande route vers Briançon, de celle qui, par la vallée du Drac et le col Bayard, rejoignait la Durance. Les gens de Grenoble, au contraire, nourrissaient des perspectives très différentes : ils espéraient fort judicieusement que la route de Genèvre — si elle se faisait — poserait impérieusement et irrésistiblement la question des voies d'accès et que fatalement, vers cette brèche ouverte à travers les Alpes, les routes chercheraient à tendre par la distance la plus courte; ils attendaient donc de la construction du Genèvre la solution, à échéance plus ou moins lointaine, de la question de l'Oisans.

Il y avait, en effet, une question de l'Oisans : depuis qu'il vivait replié sur lui-même, ce pays commençait à présenter, et de façon plus particulièrement marquée qu'en tout autre point du Dauphiné, ces traits de l'abandon des hautes vallées et du dé-

peuplement de la montagne qui, s'ils devaient surtout se marquer au cours du siècle suivant, commençaient dès lors à se manifester. A maintes reprises, l'administration provinciale et l'opinion dauphinoise s'étaient, aux derniers temps de l'Ancien Régime, préoccupées du dépérissement de cette haute région; en particulier y avaient donné leur intérêt les deux derniers intendants de la généralité, Pajot de Marcheval et Caze de la Bove; de même la société des Belles-Lettres de Grenoble avait mis au concours, sous une forme à dire vrai plus générale, la question du sauvetage des hauts pays dauphinois [1]; des plans d'amélioration et de réfection de l'Oisans avaient été de la sorte élaborés et fort diligemment; or, tous ces projets comportaient comme base essentielle la construction d'une grande route indispensable, apparaissait-il à tous, pour revivifier la région. Spécialement, en 1777 avait été retenu, dans les bureaux de l'intendance, un projet qui liait le desséchement de la plaine du Bourg-d'Oisans et de l'endiguement de la Romanche à la confection d'une chaussée carrossable, elle-même fragment d'une route maîtresse parcourant la vallée tout entière. Toujours d'ailleurs le manque de ressources avait fait remettre à une date ultérieure ces projets nécessairement fort coûteux [2].

Les événements de l'époque révolutionnaire ramenèrent l'attention sur ces plans et ces desseins [3]. D'une part, les autorités

---

[1] Sujet mis au concours par la Société Littéraire de Grenoble en 1788 : « Quelles sont les branches d'industrie qui conviennent le mieux aux cantons de cette province qui en sont dépourvus, et notamment dans le Haut-Dauphiné ? » Certains des mémoires rédigés à cette occasion se trouvent à la Bibliothèque de la Ville de Grenoble. Manuscrits R. 7512, 7527, 7808.

[2] L'idée courante alors dans les milieux administratifs locaux est que, les routes de montagne occasionnant des frais considérables tant par leur installation que leur entretien, étant destinées d'ailleurs en ce qui touche la région alpine à procurer une fin stratégique d'intérêt national, il y avait lieu, pour le gouvernement royal, d'assumer la majeure partie des frais d'établissement de ces artères. Cf. un mémoire de l'ingénieur en chef Rolland sur les travaux publics en Dauphiné (avril 1789). Bibliothèque de Grenoble, U. 1252.

[3] Pour la période révolutionnaire, les sources de l'histoire de la route sont aux Arch. départ. de l'Isère. Série L. Cartons 480, 490, 491, 492, 493.

militaires, intéressées par la perspective de réduire de plusieurs étapes la marche des troupes vers les places frontières, présentaient comme très désirable en ces temps de guerre sur les Alpes la confection d'une route plus directe vers les forteresses du Briançonnais; d'autre part et surtout, les gens de l'Isère eurent très vite cette idée qu'ils pourraient, dans l'intention de pousser les choses sur ce point, utiliser les circonstances d'ordre général. Ils jugeaient assez finement que pour de vastes travaux à entamer, les grandes crises offrent peut-être l'occasion la meilleure, lorsque la nécessité ou la gravité des conjonctures font apparaître de moindre valeur les objections ordinaires et en particulier de moindre poids celles tirées du fait des dépenses; à tout le moins estimèrent-ils qu'ils ne risqueraient rien à aller hardiment de l'avant, et c'est bien dans cet état d'esprit qu'il convient de chercher la vraie raison de leur conduite : très délibérément ils vont appuyer tous les efforts de leurs voisins des Hautes-Alpes tendant à faire ouvrir le Genèvre; ainsi se montreront-ils les avocats les plus chauds du col briançonnais[1]; mais par là ils entendent bien ne pas s'en tenir à une simple manifestation de solidarité régionale, avant tout, ils nourriront leur zèle au désir de pousser leur route à eux, leur chemin de l'Oisans, et de l'imposer comme l'indispensable avenue pour la porte franco-italienne. Il n'y avait donc, pour les citoyens des Hautes-Alpes, stricte coïncidence de dessein avec les Grenoblois qu'en ce qui touche les Briançonnais intéressés à ce que le Genèvre eût le plus de voies d'accès possibles et qui, sûrs de gagner à tout coup, sollicitaient tous les concours. Il y avait, au contraire, opposition nette entre les Grenoblois et les Gapençais,

---

[1] « L'administration centrale du département de l'Isère, reconnaissant combien il est intéressant de faire ouvrir une route roulière par le mont Genèvre... et combien ce projet est utile sous les rapports militaires et commerciaux, se joint à l'administration centrale des Hautes-Alpes pour inviter le général en chef de l'armée d'Italie à appuyer le projet de tout son pouvoir auprès du gouvernement », 19 vendémiaire an VII (10 octobre 1798). Arch. de l'Isère, L. 471, f° 375.

puisque ces derniers, à l'ouverture de l'Oisans, ne pouvaient que perdre. Au fond, en sollicitant du département voisin qu'il fît campagne avec eux, les Gapençais s'étaient donné de fort dangereux auxiliaires; fatalement, en effet, de profondes divergences devaient tôt ou tard éclater et se faire jour devant l'intention précise des administrateurs de l'Isère de lier la question de l'Oisans à celle du Genèvre pour les poser d'ensemble.

Les Grenoblois, d'ailleurs, ne se contentaient pas de s'agiter, ils agissaient, et, pour amorcer la chose par un début d'exécution, ils faisaient, à leurs frais, pratiquer dans la plaine du Bourg-d'Oisans, au cours de la campagne d'été de l'an V, une chaussée carrossable constituant le premier tronçon de la route; puis, tandis que la députation du département donnait tous ses soins à gagner l'intérêt du gouvernement directorial sur ce point, l'administration locale faisait procéder aux levés et travaux préparatoires : en particulier, l'ingénieur en chef Dausse, ayant consacré l'été de 1797 à une étude approfondie des lieux, employait son hiver à l'élaboration d'un projet de grande route, projet qui, expédié à Paris au printemps suivant, fixa l'attention du Conseil des Ponts et Chaussées et valut à son auteur de flatteuses marques de satisfaction de la part de ses grands chefs.

Ce projet[1] constitue la première mise au point détaillée d'une route alpine de grande allure élaborée en France et à ce titre il vaut d'être retenu, car il marque ce que pouvait donner la doctrine de l'Ecole des Ponts s'exerçant sur une voie de montagne dans un cas particulièrement accusé de vallée alpine glaciaire. Pour une route de cet ordre, les difficultés se présentent à la fois et dans le cheminement au long des eaux mêmes et surtout dans le franchissement des masses rocheuses au travers desquelles les gorges frayent un passage au seul torrent sans se prêter le moins du monde à l'établissement d'une chaussée. La vieille technique des routes résolvait le problème de la façon la

[1] Bibliothèque de Grenoble. Manuscrit R. 7233. *Mémoire pour la petite route de Grenoble à Briançon*, par Dausse, 9 ventôse an VI (27 février 1798).

plus primitive : la piste se traînait au fond des petits bassins avec le souci marqué, pour tenir le bas, de ne s'écarter du thalweg que le moins possible, recherchant, tantôt d'un côté du torrent, tantôt de l'autre, les éléments de surface les moins accidentés : terrasses, atterrissements, cônes de déjection, et, dans le désir de n'en négliger aucun, zigzaguait à tout instant, enjambait le torrent par un nombre considérable de ponts, établis en raison de leur nombre même avec une solidité insuffisante et nullement à l'épreuve des crues. Le chemin se présentait dès lors comme un précaire organisme dans une trop étroite dépendance des caprices de la rivière. La piste, en revanche, escaladait franchement les masses rocheuses barrant la vallée, les forts verrous cloisonnant les bassins ; elle s'élevait de la sorte à des hauteurs considérables au-dessus du cours du torrent pour descendre retrouver le bord même des eaux, une fois surmonté l'obstacle ; par là même elle multipliait pentes et contre-pentes. Pour le chemin de l'Oisans, c'était en particulier le cas au mont de Lans, où le sentier s'enlevait de la sorte à plus de 600 pieds au-dessus des eaux mugissant dans la gorge pour retomber ensuite au fond de la vallée. La route, en somme, subissait la loi impérieuse et du torrent et du rocher, la loi du relief glaciaire.

Telle que Dausse l'élabora, la nouvelle formule du tracé consistait surtout dans l'élimination des contre-pentes, la recherche de grands alignements, la restriction du nombre des ponts : soutenir le tracé de préférence sur les basses terrasses, mais toujours à l'abri des crues ; dans les bassins où les eaux peuvent s'étaler et où, par suite, se trouve prévenu le danger des gonflements soudains, asseoir la route sur une chaussée maintenue au-dessus des plus hauts niveaux et, quand la chose est praticable, faire de la chaussée même l'appareil de la digue [1] ; enfin

---

[1] La liaison de la construction des chaussées routières à l'édification des digues, en ce qui touche les vallées alpines, avait déjà été préconisée par les architectes piémontais du XVIIIe siècle : « Les chemins sont pour la plupart

et surtout, au travers des masses rocheuses, tenir la route à la pente la plus modérée, l'insinuer le plus possible dans la gorge en la plaquant aux rochers par des encorbellements ou mieux encore en encastrant le chemin en rainure dans la masse, enfin, quand nul autre procédé ne vaut, percer hardiment le roc par des galeries — c'était en particulier la méthode prévue pour la traversée du mont de Lans — viser en un mot à affranchir la route de la servitude et du rocher et du torrent.

Pour élégante et judicieuse que fût la solution de Dausse, elle était du reste destinée pour l'instant à demeurer à l'état de projet : le gouvernement directorial, en effet, saisi des propositions de l'Isère, fit savoir qu'en l'état des finances publiques il ne jugeait pas possible de donner suite, pour l'instant, à des entreprises de cet ordre. A tout le moins l'activité des gens de Grenoble à ce sujet avait-elle montré que la question du Genèvre se séparerait bien difficilement désormais de la question de l'Oisans.

## III

En face de ces campagnes aux intentions nettes et au but précis menées du côté de la Lombardie en faveur du Simplon, en Dauphiné au bénéfice du Genèvre et de l'Oisans, y eut-il en contre-partie des efforts pour le compte du Cenis et tendant à son aménagement routier? Menacé de la sorte au Nord et au Sud, le grand col savoyard a-t-il trouvé des partisans et des défenseurs? Sans nul doute et le contraire aussi bien serait pour étonner; mais ce ne fut pas toutefois sans quelque délai que

---

mal assis, surtout en Maurienne... Leur côté escarpé est soutenu ou par un mur mal fait ou par un pilotis de bois... Chaque année s'écroulent ces espèces de terrasses, et la réparation de pareils chemins en est plutôt la reconstruction annuelle... Le plus économique serait de les porter dans les plaines et le long des rivières où la construction d'une chaussée servirait en même temps de digue. » Rapport Piacenza, dans les *Relations au roi sur l'état de la Savoie*, 1776. Arch. Tur. $II^2$. Chapitre 38, n° 18.

s'amorça cette propagande pour le Cenis; elle ne commença en effet à s'organiser vraiment qu'après une période bien caractérisée de silence et comme d'hésitation dont il convient de présenter les causes.

Lorsque, après les succès français du printemps 1796, les politiques de la cour de Turin avaient cru pouvoir, au prix d'un accommodement avec le vainqueur, ménager à l'Etat piémontais le repos dont ce dernier avait impérieusement besoin, c'était avant tout une ère de recueillement qu'ils avaient voulu instituer: en apparence, ils ne se refusaient pas à lier leur fortune à celle de la France pour courir avec nous les plus grandes aventures; ils accueillirent ou feignirent d'accueillir avec intérêt les suggestions nombreuses qui leur vinrent à cet effet; ils semblèrent même quelquefois les provoquer; à un moment, ils s'engagèrent formellement à notre endroit [1]. Et pourtant le fond de leurs desseins ne semble pas avoir été douteux : souffler et reprendre haleine, cependant attendre une accentuation plus déterminée des événements dans un sens ou dans l'autre, surtout se réserver pour toutes les occasions de gain et de volte-face, telle était, renouvelée de précédents pas trop lointains, la méthode vers laquelle ils orientaient intimement leurs préférences; du même coup, ils décelaient leur souci de restreindre les points de contact avec la France et de conserver seulement les relations d'échange et de trafic tout à fait indispensables; de telles dispositions de leur part allaient directement à l'encontre d'une large reprise d'activité du Cenis; déjà, lors de l'armistice stipulant l'usage pour les Français de routes militaires à travers le Piémont, s'était marquée, au cours des tractations entre états-majors et dans la fixation des itinéraires consentis — au Nord, la vallée d'Aoste; au Sud, les cols et vallées faisant tête à Coni — la visible préoccupation des mandataires piémontais de n'ad-

---

[1] Sur ces pourparlers de coopération franco-piémontaise, cf. Guyot, *Le Directoire et la paix de l'Europe*, p. 256-269, 319-320, 339-340.

mettre que la moindre circulation possible sur la route par le Cenis et Turin, celle qui constituait l'artère essentielle du Royaume et en desservait la capitale [1]. Cette intention se manifesta plus clairement encore dans les négociations pour la paix au cours desquelles l'on proposait du côté français la reprise immédiate et l'intensification des relations économiques communes sur les plus larges bases : en particulier, la constitution dans différentes villes de la région d'entrepôts francs pour les marchandises françaises et par ailleurs l'octroi par le Piémont du libre transit pour les marchandises à destination ou en provenance de la France; courtoisement, mais très fermement l'on déclina du côté piémontais de telles ouvertures [2].

A quelque temps de là d'ailleurs, peu après la révolution de Gênes, les gens de Turin tentèrent une démarche où paraissent bien avoir percé assez clairement leurs arrière-pensées sur ce point. Bien qu'assez peu soucieux au fond, semble-t-il, de se lier étroitement à la France, ils n'écartaient pas pour autant l'hypothèse de complicités à responsabilité limitée, à risques restreints et à profits sûrs; ils firent des avances pour un arrondissement commun aux dépens de la Ligurie : la France aurait pris Vintimiglia, Bordighera, San Remo, soit de quoi arrondir largement la rivière niçoise; le Piémont, en retour et par la prise de possession de Savone, aurait acquis enfin un jour direct et commode sur la côte du Ponent. Or — et c'est ici que cette démarche intéresse notre étude — quand Balbo, le négociateur piémontais, vint entreprendre à cet égard Delacroix et par lui chercher à sonder les intentions du gouvernement directorial en la matière, il insista sur ce que Savone, une fois aux mains des Piémontais et rappelée à la naturelle fortune maritime dont

---

[1] *Correspondance de Napoléon :* A. Kellermann, 10 floréal an IV (29 avril 1796), n° 271; ultérieurement la convention entre Bonaparte et Saint-Marsan du 26 prairial an IV (14 juin 1796), n° 630; de même enfin à Berthier, le 28 prairial (16 juin), n° 648.

[2] Bianchi, *Storia della monarchia piemontese*, t. II, p. 324.

l'écartait depuis plusieurs siècles la jalousie génoise, « serait très utile à la France qui tirerait de là le riz, les chanvres et les soies du Piémont dont le transport par eau jusqu'à Lyon serait moins cher que par Chambéry ou par Nice [1] ». Il plaidait de la sorte contre le Cenis; Balbo — et il ne faisait vraisemblablement que traduire en l'occurrence les desseins de sa cour — laissait de la sorte entrevoir le but probablement poursuivi : il s'agissait, en dehors du gain territorial, de tendre à bloquer les relations commerciales franco-piémontaises sur un seul point et à les concentrer sous les espèces d'un trafic maritime de telle façon que, sur tout le front de terre, les rapports fussent, dans la plus large mesure, restreints en même temps que diminués les contacts. Ce souci ne fit que s'accentuer par la suite; au fond, il était justifié : l'îlot monarchique que constituait le Piémont dans une Italie tendant à se transformer de fond en comble sous l'influence et sur le modèle français n'avait chance de durée qu'en se rétractant en quelque mesure sur lui-même, en se faisant oublier, en arrêtant par ailleurs autant que faire se pouvait la propagande et le développement des idées françaises, partant en limitant les occasions de fréquentation et de rencontre pour les gens des deux pays. Et cette arrière-pensée se retrouve, qu'elle ait été instinctive ou qu'elle traduise une secrète directive d'ensemble, dans l'attitude de presque tous les agents piémontais dans leurs rapports avec les officiers et administrateurs français pour l'organisation du transit militaire à destination de nos troupes opérant en Lombardie : avec plus ou moins de netteté et de vigueur, suivant leur tempérament, les fonctionnaires royaux donnèrent leurs soins à ne réparer les routes et à ne faciliter le passage que dans la moindre mesure possible [2].

---

[1] Cette négociation entre Balbo et Delacroix a été étudiée d'ensemble et au point de vue général par M. Guyot dans ses articles sur *Le Directoire et la République de Gênes*, dans *La Révolution*, 1904; les passages retenus ici sont à la p. 549.

[2] Sur les conditions dans lesquelles s'effectuait ce transit militaire, cf. renseignements dans la Correspondance de l'intendant de Suze en 1797. Arch. Tur.

Rien d'étonnant que, dans ces conditions, le Cenis ait paru un instant assez fortement menacé dans sa fortune; le col n'avait pas laissé toutefois que d'attirer l'attention de Bonaparte : le général n'avait pas été sans constater que, de la France du Centre et de la région lyonnaise vers l'Italie, le passage savoyard offre la voie la plus courte; aussi avait-il très vite prescrit cet itinéraire, d'abord pour le trajet des courriers de l'armée d'Italie [1], puis pour l'acheminement de certains renforts; il l'avait constitué en route d'étapes pour les malades et blessés se dirigeant sur Lyon devenu un des grands centres d'évacuation de l'armée [2]; lui-même enfin, gagnant Rastadt, avait choisi cette voie et l'avait fait suivre aux colonnes d'infanterie rentrant après Campo-Formio. Bonaparte, d'ailleurs, de cette constatation et de ces choix ne paraît pas avoir pour l'instant tiré des résolutions arrêtées. Toutefois de telles initiatives n'étaient point passées inaperçues; en particulier elles avaient paru d'un heureux augure aux habitants du Mont-Blanc qui, ressentant vivement l'interruption depuis 1792 du trafic commercial par la route, avaient à diverses reprises signalé tout le dommage subi de la sorte par eux. Mais citoyens d'un département nouveau venu à l'unité nationale, ils ne pouvaient prétendre à une grande influence et n'avaient pas osé pousser à fond leurs doléances et leurs plaintes; ils se trouvèrent quelque peu encouragés par le passage du général en chef; peu après, l'annexion de Genève leur apporta dans la lutte pour le Cenis de sérieux auxiliaires, les Génevois étant, pour des raisons que nous verrons à leur heure, des partisans résolus du col savoyard. Aussi la campagne pour ce dernier, jusque-là incertaine et comme hésitante, gagna

---

II[3]. Chapitre 57 du classement (correspondance). Liasses 557-560. De même, Vallier-Lapeyrouse dans une lettre au département des Hautes-Alpes marque l'inertie des Piémontais sur le fait de l'aménagement du Genèvre. Arch. des Hautes-Alpes, L. 101, n° 37.

[1] *Correspondance :* n° 558, 14 prairial an IV (2 juin 1796).

[2] *Correspondance :* n[os] 1042, 1064, 1421, 1424, 2187, 2293, 2345, 2378.

en netteté et en vigueur [1], provoquant — par réaction, on l'a vu — une parallèle recrudescence dans l'activité des partisans du Genèvre; enfin peu après, l'occupation militaire de Turin par les Français suivie, quelques mois plus tard, de la retraite de la Cour de Savoie hors de ses Etats, puis de la stricte inféodation du pays à la France vint ouvrir au bénéfice du Cenis une série d'événements de première importance : vers le Piémont devenu notre tributaire, le besoin se manifestait, presque aussi impérieux que vers la Cisalpine, de constituer à l'action politique et militaire française une voie de communication parfaitement outillée. Mais c'est alors que, pour le Cenis comme pour le Genèvre, vinrent tout remettre en cause les événements du début de la deuxième coalition.

## IV

Il convient, pour ne négliger dès l'abord aucun passage des Alpes occidentales, de faire ici quelque mention d'une route dont l'ouverture avait, peu d'années auparavant, marqué une date dans l'histoire de la viabilité en montagne, voie dont les événements militaires avaient, dans la période qui nous occupe, amené un instant l'utilisation intensive sans que pour autant elle eût inspiré à ce moment aucun grand projet d'avenir politique ou économique : c'est de la route par le col de Tende qu'il s'agit [2].

---

[1] Nous avons appris... que la députation du Mont-Blanc agissait auprès des Ministres de l'Intérieur et de la Guerre de la façon la plus active ». Département des Hautes-Alpes à la députation des Hautes-Alpes, 8 prairial an VI (27 mai 1798). Arch. des Hautes-Alpes, L. 101, n° 87.

[2] Pour la route du col de Tende, la plupart des édits et actes solennels de l'autorité royale se trouvent dans Duboin, *Raccolta delle leggi... della Real Casa di Savoia*. Volume 26 (Des routes et des ponts). Comme sources d'archives : Arch. Tur. I. *Ponts et routes*. Dossier 7. *Ibid.* II[1]. *Ponts et routes*. Dossier 1. *Ibid.* III. (Arch. Camérales) Compte rendu des visites des routes. *Route de Nice à Coni*. Liasse 473.

Nombreux documents aussi sur des projets de route par le col au XVII[e] siècle

Sitôt que les princes de la maison de Savoie avaient possédé Nice, ils avaient mis au rang de leurs plus essentiels desseins le souci d'unir à leurs possessions italiennes la seule partie de leur domaine par laquelle ils accédaient à la mer; de même, sitôt leur maîtrise pleinement installée, par l'acquisition du marquisat de Tende, sur le col du même nom, ils discernèrent dans ce passage la voie la plus indiquée pour souder le Piémont méridional et la rivière niçoise; dès lors, ils ne pouvaient se désintéresser de la question d'une route par le col.

Nombreuses et d'ordre divers étaient les préoccupations s'accordant pour leur faire souhaiter cette route : évidentes raisons politiques — les mêmes qui militaient au Cenis — conseillant d'unir aussi fortement que possible les domaines séparés par la montagne; non moins fortes considérations économiques : le comté de Nice ne suffisant pas à sa propre alimentation, était obligé de tirer du Piémont la majeure partie de son ravitaillement en céréales, riz, bestiaux, produits du laitage et ne pouvait d'une route que ressentir à cet égard le plus grand avantage. En sens inverse, une communication aisée avec la région littorale se présentait comme devant très largement faciliter leur approvisionnement en sel aux Etats italiens de la Maison de Savoie, point majeur dont certains faits d'ordre politique renforçaient encore la valeur singulière[1] : le roi de France avait,

---

dans un recueil concernant le commerce de Nice (même dépôt I. *Commerce en général*. Dossier 3, n° 3). Aussi bien le président Argentero (lettre du 23 janvier 1624) que le président Trucchi (discours sur le commerce de Villefranche, 29 décembre 1672), que le comte de Verrua (observations sur le moyen d'introduire le commerce dans les états de Son Altesse, août 1679) insistent sur l'importance d'une route vraiment carrossable pour relier le Piémont à la mer. Dans le même recueil, il y a des détails sur l'intérêt que le constructeur du canal du Midi, Riquet, manifesta à l'endroit d'un projet de canal conjugué à l'ouverture de la route de Tende et destiné à relier, en partant de Coni, la Stura au Pô. Cet intérêt se rattachait à celui déployé au même moment par des ingénieurs et des capitalistes français à l'endroit de la route par le col.

[1] « Nous ajouterons entre autres que les grandes dépenses qui se font à la route de Nice, à l'ouverture du tunnel de Tende... ne sont pas destinées à autre chose qu'à l'introduction du sel... et supportées par le gabelier général ».

de par la fourniture des sels languedociens, un très efficace moyen de pression vis-à-vis des Etats alpins, tout particulièrement de la Suisse et du Piémont, moyen de pression dont la diplomatie française depuis le XVI[e] siècle ne se faisait pas faute d'user en pratiquant, à l'endroit de ses clients montagnards, helvétiques ou savoyards, une politique du sel très avertie et très déliée [1]. A posséder par Nice la possibilité de s'affranchir d'une trop stricte dépendance sur ce point, et de recourir à d'autres sources d'approvisionnement, en particulier aux sels baléares, les gens de Turin avaient à toute époque un précieux avantage; ils devaient en outre avoir par là et au XVIII[e] siècle des facilités singulières lorsque, de par leur propre politique suisse et en vue de combattre la politique française à armes égales, ils furent amenés à se faire vis-à-vis des cantons et en particulier du Valais sinon fournisseurs, à tout le moins courtiers d'autres sels méditerranéens que les sels français. La faculté en ce qui touche cette fourniture essentielle de s'adresser par Nice à qui bon semblait n'était d'ailleurs qu'un aspect particulier d'un fait plus vaste : l'importance que représentait pour la politique piémontaise l'accès à la mer; par là s'explique la coïncidence frappante à dater du XVI[e] siècle entre les moments des préoccupations d'expansion maritime et ceux du souci de la route par le col.

C'est dans ces conditions que ce chemin avait été, à diverses reprises, l'objet de soins nombreux, principalement sous Charles-Emmanuel II où avait été transformée en excellente voie muletière la mauvaise sente qui précédemment s'acheminait de Nice vers la haute plaine padane. Le souci d'améliorer la viabilité était même si accentué qu'à diverses reprises l'on

---

Avis de la Chambre des comptes du Piémont sur le fait du sel, 15 décembre 1617. Arch. Tur. I. *Gabelle des sels de Savoie.* Dossier 2, n° 6.

[1] Sur cette politique française du sel au XVII[e] siècle, nombreux renseignements aux Arch. Tur. I. *Gabelle des sels de Savoie.* Sur les débuts de cette politique au XVI[e] siècle, cf. Ed. Rott, *Histoire de la représentation française auprès des cantons suisses*, t. II,

s'était efforcé, en vue d'éviter les pentes très raides des abords immédiats du col [1], de pratiquer au-dessous du sommet une galerie-tunnel, besogne successivement entreprise en 1614, 1624 et 1672 et toujours abandonnée du fait de l'infériorité à chaque fois constatée des moyens de réalisation mis en œuvre; de même l'on avait maintes fois songé à aménager le chemin en route carrossable et en 1681, par exemple, s'étaient à cet égard engagés des pourparlers entre la cour de Turin et un groupe d'ingénieurs et de capitalistes français qui, venant d'aménager pour le compte du roi très chrétien les routes pyrénéennes du Roussillon, se targuaient d'une grande expérience en fait de chemins en montagne.

D'ailleurs, si les chefs de l'Etat piémontais nourrissaient le plus vif souci pour la liaison de leur pays avec la mer, ils ne laissaient pas que de s'arrêter à une préoccupation — celle-là même qui les rendait singulièrement prudents toutes les fois qu'il était question d'aménager sérieusement le Cenis — savoir la perspective de préparer, ce faisant, un trop facile chemin d'invasion pour les armées du roi de France [2]; toutefois, comme la situation du passage était en somme un peu excentrique pour la facile exécution d'une forte pression française, le danger militaire se révélait d'une urgence et d'une gravité moindres de ce côté que dans la région savoisienne; de la sorte et dans les dernières années du XVIIIe siècle, alors que la crainte persistante d'une descente des voisins de l'Ouest sur Turin par le Val de Suze continuait, concurremment avec l'énormité des dépenses

---

[1] Il ne s'agit pas ici d'un col de plateau comme au Cenis et au Genèvre, mais d'une vraie crête de partage.

[2] C'est dans cette intention que jusqu'à sa mort Charles-Emmanuel III s'opposa constamment à une route carrossable par le col de Tende (Carutti, *Storia del regno di Carlo Emmanuele III*, t. II, p. 86). Au moment même (1749) où venait d'être renouvelé solennellement le principe de port-franc de Villefranche, une compagnie offrant de prendre le monopole des transports sur ce point écrivait : « Nous ne proposons pas qu'on fasse les routes (de montagne) roulables, cela ne convient pas à la politique de cet Etat. » Arch. Tur. I. *Voitures publiques*. Dossier 1, n° 7.

nécessaires, à s'opposer à tout projet sérieux d'adaptation du col savoyard à la circulation roulière, un très sérieux effort avait été fait en ce qui touche le col de Tende, effort sur lequel il convient d'apporter ici quelques précisions.

C'est par deux motifs prochains bien définis que se justifiait une telle activité : tout d'abord, il convenait d'aider aux efforts tentés depuis le milieu du siècle [1] pour transformer Nice en un port vraiment actif de grand négoce en ouvrant au commerce de la ville des voies d'accès faciles vers l'hinterland souhaité pour elle : on voulait, en effet, à la fois constituer Nice comme rivale de Gênes pour l'exploitation de l'Italie du Nord [2] et par ailleurs lui assurer une place dans l'expédition vers le plateau suisse et, si possible, vers l'Allemagne méridionale, des deux objets essentiels du grand trafic d'alors : les cotons bruts et les denrées coloniales [3]. Mais surtout en faveur de la route militait un haut intérêt politique : le Piémont, depuis le renversement des alliances, se trouvait strictement resserré entre deux voisins non point sans doute résolument hostiles à la monar-

---

[1] A dater surtout du moment où le traité d'Aix-la-Chapelle enleva aux Piémontais l'espoir si âprement nourri d'acquérir sur la côte ligure un port vraiment susceptible d'un grand développement et d'un grand avenir.

[2] Il y eut aussi le désir, dans les derniers temps de l'administration piémontaise de constituer Nice en un port d'embarquemnt pour les voyageurs allant par la voie de mer de France en Italie. Ces voyageurs, arrêtés par le manque absolu de routes au long des Rivières ligures, s'efforçaient néanmoins de raccourcir le plus possible le trajet par mer et s'embarquaient, non pas à Marseille, mais à Antibes, à destination de Livourne d'où une route permettait d'atteindre Rome. Il y aurait eu possibilité de raccourcir encore le trajet par mer : « Beaucoup de gens qui ont à s'embarquer pour l'Italie préféreraient s'embarquer à Nice qu'à Antibes s'il y avait un pont sur le Var. » Renseignements donnés par l'intendant de Nice, comte de Saint-Marsan, au sujet de la construction d'un pont sur le Var, 1781. Arch. Tur. I. *Ponts et routes.* Dossier 2 d'addition n° 1.

[3] Arch. Tur. I. *Commerce en général.* Dossier 4, n° 2. *Mémoire de l'administration des gabelles sur le transit de Nice,* 9 mai 1782. *Ibid. Commerce, catégorie* 4. Dossier 12, n° 16. *Avis du Conseil du commerce sur divers moyens pour le transit de Nice. Propositions faites par les maisons de Genève, Long Haldiman et Nadal, de faire venir leurs cotons par Nice et le Cenis,* décembre 1753.

chie sarde mais assez portés, en raison de leur entente même, à ne plus accorder à la cour de Turin qu'une liberté de mouvements assez limitée; à lui interdire désormais en tout cas les profits retirés jadis des volte-faces et des balancements de l'un à l'autre; contre cette coalition austro-française, il fallait multiplier les garanties. Cette même politique des contacts latéraux, qui rend à ce moment même les ministres piémontais si attentifs aux relations avec les pays suisses par le Saint-Bernard, les conduit à vouloir assurer au Piémont par Nice non plus seulement une fenêtre sur la mer, mais, considération capitale, le moyen de recourir au patronage britannique de plus en plus apprécié et recherché à Turin[1]. Et la balance faite des inconvénients possibles et des profits éventuels, ces hommes d'Etat avaient estimé que le risque était moindre de voir les bataillons français tenter par ce passage le forcement de la chaîne que n'était sérieux l'avantage de favoriser par le port et la route conjugués l'arrivée des secours anglais sur les champs de batailles italiens. Ainsi avaient été entamés en 1780 de grands travaux pour aménager en une route parfaitement carrossable la voie d'accès de la Rivière au Piémont par le col de Tende.

Cet effort offre le curieux caractère de constituer, quelques années avant les vastes entreprises napoléoniennes, comme une ébauche et un essai de ces grands travaux, ébauche à une échelle très réduite sans doute, mais qui ne laisse pas que de présenter d'assez nombreuses analogies; mêmes traits extérieurs : grande sollicitude du pouvoir, volonté de donner à l'entreprise un aspect très prononcé d'intérêt général, intention unanime et au début joyeuse à faire œuvre durable; au point de vue matériel, même rassemblement sur les chantiers d'un nombre très im-

---

[1] « Le port (de Nice)... n'a pas seulement pour but les avantages indubitables que doit en tirer le commerce de ce pays, mais encore l'utilité évidente dont il serait à cette couronne dans le cas d'une guerre en Italie; ...toutes les notions que nous avons pu recueillir... nous persuadent que l'Angleterre amène Sa Majesté Sarde à la construction de ce port ». Relation du Piémont par Sainte-Croix, p. 96.

portant d'ouvriers venus de l'Italie du Nord. Ce sont là les beaux côtés de l'affaire et voici maintenant le revers de la médaille : mêmes difficultés internes, administrateurs en conflit, ingénieurs en querelles, entrepreneurs et brasseurs d'affaires en spéculations et en intrigues; pour cette dernière catégorie d'exécutants, nous retrouvons jusqu'aux mêmes gens qui, s'étant fait la main au col de Tende et y ayant exécuté comme leurs grandes manœuvres, chercheront à élever leurs spéculations au niveau des entreprises nouvelles lorsque s'entameront sur tout le front des Alpes de l'Ouest les considérables travaux de l'époque française. Cet aspect de la chose vaut qu'on s'y arrête : s'il sortirait du cadre de cette étude d'exposer ici par le menu le détail de l'effort piémontais, il ne paraît nullement superflu d'en souligner les quelques traits essentiels offrant matière à rapprochement et à comparaison.

L'opération, on l'a dit, avait été conçue comme une grande entreprise d'utilité générale en vue de laquelle une contribution extraordinaire avait été prescrite sur la majeure partie des Etats piémontais; par ailleurs et dans un but d'économie avait été prévue la participation aux travaux des forçats du bagne de Nice et de certains éléments de main-d'œuvre militaire; en outre, l'affaire avait été prise en régie directe par l'Etat, et la surintendance des travaux confiée au gouverneur du comté de Nice, le comte de Saint-Marsan. Enfin, comme l'exécution exigeait en matériel, tant humain que de tout ordre, de bien autres ressources que les possibilités locales, force avait été d'importer du dehors, en particulier du Piémont, travailleurs et instruments; or, il semble bien que les fonctionnaires piémontais se soient montrés quelque peu entrepris pour mettre en train d'abord, maintenir ensuite une parfaite marche des travaux, surtout pour organiser dans tous ses détails la vie matérielle des nombreux ouvriers répartis, souvent fort loin de tous lieux habités, tout au long du très considérable parcours à construire et obligés de vivre sous la tente dans un pays presque désert. Dans ces conditions et assez vite, l'administration se résigna à

passer la main et dut recourir aux bons offices d'entrepreneurs particuliers : peut-être, comme on se plut à l'affirmer, cette façon de procéder assura-t-elle une économie notable aux finances piémontaises [1]; à coup sûr et en même temps, elle procura d'abondants bénéfices aux entrepreneurs dont le plus important, Etienne Basso — vraisemblablement le chef et la raison sociale de tout un groupe — devait, nous le retrouverons à son heure, jouer un rôle dans la genèse du Cenis napoléonien.

Que valaient les réalisations procurées de la sorte? Nous ne saurions, pour nous faire une opinion à cet endroit, mieux nous adresser qu'aux appréciations autorisées des ingénieurs du Corps des Ponts français qui se trouvèrent, au moment de la conquête, prendre en mains l'entretien et même l'achèvement des travaux [2]. De la part des nouveaux venus, en effet, aucun parti pris de malveillance, tout au contraire; ces techniciens, bien loin de dénigrer l'effort de leurs prédécesseurs, ne font nul mystère de leur admiration à l'égard de l'entreprise et ne marchandent pas leurs éloges au résultat obtenu [3]; ils s'extasient volontiers même sur l'habileté de leurs devanciers, et l'un d'entre eux, Chartron, se hausse presque au lyrisme pour célébrer la

---

[1] Les frais pour la route de Nice furent en fait considérables; l'on dépensa 400.000 livres en 1782, 614.000 en 1783; en 1784, l'évaluation globale de la dépense dépassait 2.000.000 de livres. Tout le frêle édifice des finances piémontaises s'en trouvait atteint. (Arch. Tur. II². *Ponts et routes.* Liasse 43.) Nombreux détails à cet égard dans les relations au roi. (*Ibid.* II². Chapitre 73 du classement. Registre 46, f° 23, rapport de mai 1783, et registre 47, rapports de fin 1767.)

[2] A l'heure de l'occupation, en effet, si le gros œuvre était terminé et la route à peu près faite, il restait bien des points de détail à perfectionner.

[3] Mémoire de l'ingénieur Chartron sur la route du col de Tende, vendémiaire an V (Manuscrits de la Bibliothèque de l'*Ecole des Ponts et Chaussées*, n° 1377). Mémoires de Gagneu (an V) sur les travaux des Piémontais dans le Comté de Nice. Même fonds, n° 771. Cf. aussi le rapport sur la route de Tende par l'ingénieur Teulère, juillet 1806, dans *Papiers de Dausse*, Bibliothèque de Grenoble, Manuscrits R. 7233. Cf. de même, la lettre d'un voyageur, Benoit Lamothe à Menou, du 15 floréal an XI (Bibliothèque du roi à Turin, Miscellanea 45, n° 8) : « Le chemin du col de Tende, qui est une espèce de quai de plusieurs lieues de longueur, est un monument digne des Romains ».

hardiesse de la route dans les gorges de la Haute-Roya, pour louer « l'aspect imposant du paysage, le caractère de solitude, le ton coloré des rochers resserrés, le murmure des eaux auxquelles ils livrent passage, tout étant propre à cet endroit à attirer le philosophe instruit et à lui procurer la contemplation des effets les plus rares que la nature et l'art aient produits ». Et néanmoins, ni cette admiration, ni la juste appréciation des difficultés surmontées ne les aveuglent sur les manques de l'œuvre, les lacunes et les parties faibles de la voie ainsi aménagée. De fait, les techniciens piémontais avaient déployé dans la confection du chemin toutes les ressources d'une tactique ingénieuse et souple, mais comme hésitante, préférant ruser avec l'obstacle et tourner la difficulté que les aborder franchement, incertaine surtout quant à ses possibilités d'exécution et obligée, par souci d'économie, de faire passer à l'arrière-plan les considérations de robustesse et de solidité.

Aucune critique à formuler sans doute sur le fait que les ingénieurs s'en étaient tenus à la direction traditionnelle, celle qui de Nice par l'Escarène, Sospel et Bréglio préludait, par le double passage des cols de Braus et de Brois, à la montée du col de Tende; qu'ils aient de la sorte, pour y engager leur chaussée, préféré aux âpres gorges par lesquelles les rivières côtières se terminent sur la mer l'ample bassin formé derrière Nice par le Paillon et ses affluents, la chose n'a rien que de très naturel, d'autant que les y incitaient le tracé même de la frontière et la pointe du territoire ligure mordant sur la Basse-Roya; mais où ils avaient laissé éclater les hésitations de leur ingéniosité trop strictement influencée par le souci des dépenses, c'est dans la partie de la route par les gorges de la Roya et à la traversée même des cols.

En ce qui touche la région des gorges, les techniciens piémontais avaient parfaitement compris l'adéquate solution de l'aménagement d'une route carrossable dans une vallée resserrée, à savoir l'insertion de la chaussée au travers des roches mêmes, insertion supprimant les pentes et contre-pentes que multi-

pliaient les vieux chemins muletiers, mais ils avaient reculé devant les frais considérables qu'eût imposés l'ouverture de la voie tout entière dans la masse rocheuse et s'en étaient tenus à un moyen terme : n'engageant que partiellement la chaussée dans le roc taillé en voussure, ils l'avaient établie pour la moitié de sa largeur en surplomb sur la rivière, plaquant pour la soutenir tout un appareil de murs de soutènement dressés sur des arceaux jetés d'une pointe de rocher à l'autre; ce faisant, ils avaient réalisé l'adaptation, sur une vaste échelle et à une route carrossable, de l'expédient de tout temps pratiqué dans les pays montagneux et qui, au long des rochers à pic, suspend les sentiers sur une infrastructure de poutres et d'étais établie sur les anfractuosités des roches ou même encastrée dans les parois taillées de force. Mais cette solution, toute à l'honneur de l'ingéniosité et de la souplesse d'esprit de ses inventeurs, ne pouvait procurer que de très insuffisants résultats en ce qui touche la solidité de la route; elle n'assurait au gros roulage sur la voie pratiquée de la sorte qu'une sécurité incomplète et subordonnait par ailleurs à un entretien coûteux et de tous les instants l'usage constant et intensif de la chaussée.

Mais c'était surtout dans la traversée des cols que les ingénieurs s'étaient trouvés gênés par la précarité de leurs ressources et l'obligation de travailler au plus juste prix : ils s'en étaient tenus à la formule des rampes en zig-zag très fortement multipliées, en retrait les unes sur les autres, superposées en quelque mesure au prix de nombreux murs de soutènement, mais très insuffisamment développées, dès lors fort pénibles pour les attelages, trop souvent répétées d'ailleurs et par suite mal assises. En outre, ils avaient renoncé — après un essai vigoureux [1] — à poursuivre l'ouverture d'un tunnel sous le col de Tende lui-même. Sur tous ces points encore il y avait incompatibilité entre les procédés de construction de la chaussée et

---

[1] Mémoire du capitaine comte Brusco di Ceresole sur le percement du col de Tende. Arch. Tur. I. *Ponts et routes*. Dossier 9, n° 8.

l'emploi normal de la route par un actif roulage; les faits aussi bien allaient immédiatement le prouver : sitôt qu'en 1792 l'armée française eut occupé la région du col et qu'il fallut sur la route un continuel charroi de voitures pour assurer le ravitaillement des nombreuses unités stationnées dans la haute vallée, il devint nécessaire d'établir à demeure plusieurs bataillons de sapeurs constamment occupés aux réparations de la chaussée; la chose se vérifia également lorsque, les opérations une fois portées en Italie, le chemin par le col devint une des routes d'étape militaire.

Les techniciens piémontais avaient de la sorte opéré un travail remarquable; ils n'avaient pas, toutefois, pleinement réalisé un type de grande route carrossable en région montagneuse et ne pouvaient dès lors, par leur exemple, inspirer que dans une mesure très limitée les ingénieurs français. L'originalité de Dausse reste donc entière dans sa conception d'une belle et solide chaussée de montagne telle qu'il l'exposait dans son projet pour la route au long de l'Oisans; parfaitement originales aussi demeurent les réalisations françaises dont l'heure allait bientôt venir avec le Consulat. Au fond, la route piémontaise par le col de Tende, dont la seule poursuite avait suffi à mettre les finances royales dans un embarras caractérisé, constituait l'évidente preuve que seul un Etat aux larges ressources pourrait résolument affronter et pleinement résoudre le problème des grandes routes alpines [1].

Par ailleurs, pour la période qui nous occupe — et ce sera du reste le cas pour tout le régime napoléonien — la voie par le col de Tende semble bien n'avoir inspiré aucune campagne, alimenté aucune polémique, n'avoir été l'objet d'aucun grand projet en vue de son utilisation politique et économique; la chose aussi bien s'explique aisément : politiquement, cette voie était trop

---

[1] Un long mémoire au roi, en date du 17 mai 1783, expose la série des expédients financiers nécessités par la poursuite de l'entreprise. (Arch. Tur. I. *Ponts et routes*. Dossier 7, n° 14.)

excentrique et ne pouvait servir les desseins français visant alors et avant tout à assurer la liaison avec la Cisalpine; pour les éventuels rapports économiques franco-italiens, elle se présentait de même en situation défavorable et comme ne pouvant guère desservir qu'une bien faible portion du territoire français. Les vraies avenues de la France vers l'Italie étaient ailleurs; c'était bien entre le Simplon, le Cenis et le Genèvre que se limiterait, quand elle s'engagerait à fond, la bataille déjà entamée.

⁂

Pour le moment, les choses ne devaient pas être poussées plus loin : qu'il s'agisse en effet du Simplon, du Cenis, du Genèvre et de ses voies d'accès, la période ouverte par la campagne de Bonaparte allait se trouver close par les événements militaires qui marquèrent, dans l'Italie du Nord, les débuts de la deuxième coalition; et aucune réalisation n'était intervenue encore quand l'invasion austro-russe balaya la plaine du Pô. Les membres des gouvernements installés par les Français en Cisalpine et en Piémont se replièrent pêle-mêle avec les éléments français qui purent à temps se décrocher; les artilleurs des convois en retraite, fidèles à leurs préférences ordinaires, dirigèrent leur matériel vers le Genèvre, à proximité duquel canons et voitures vinrent s'accumuler au bas des rampes qui, de Cézanne et à travers les difficultés du Tourniquet, conduisaient au col. A l'instigation de Vallier Lapeyrouse, les Briançonnais, comme jadis au temps des retraites françaises d'Italie, passèrent le Genèvre, amenant leurs personnes et leurs mulets pour le sauvetage du matériel qu'ils aidèrent de la sorte à atteindre les glacis de la forteresse. Il s'en était fallu de bien peu toutefois que tout ne tombât aux mains de l'ennemi : pour la retraite comme pour l'attaque éclatait à notre désavantage le manque d'une voie sûre et toujours praticable [1].

---

[1] Mémoire du préfet Bonnaire en faveur du Genèvre, an IX. Arch. des Hautes-Alpes. Série S. *Dossiers de la route nationale 94.*

Dépourvue de tous résultats positifs, cette courte période si brusquement terminée n'est pas d'ailleurs, pour l'histoire des routes alpines, sans quelque intérêt : les solutions préconisées, les positions prises, les polémiques entamées fournissent comme un résumé de l'histoire antérieure, apparaissent aussi comme une première répétition des gestes décisifs qui s'entameront bientôt, quand sonnera enfin l'heure des réalisations.

---

## CHAPITRE II

### La grande bataille des routes. — Le Cenis contre le Genèvre (1800-1802).

L'avènement du régime consulaire, la deuxième conquête de l'Italie et la reconstitution de la République italienne font entrer la question des routes dans la phase décisive. — Nécessité de routes alpines pour des raisons politiques : urgence de la liaison avec la République italienne ; pour des fins militaires : opportunité de débouchés stratégiques au cœur de la plaine du Pô ; pour des fins économiques aussi : obligation de lutter contre les routes desservant l'hinterland de Trieste qui accapare tout le commerce méditerranéen.

I. — Faveur persistante de Bonaparte pour le Simplon : dès l'automne 1800, décision d'ouvrir la route et soins donnés à une réalisation immédiate ; la phase militaire et strictement française de la construction. Efforts de la République italienne pour participer à la construction de la route ; efforts des Ponts et Chaussées français pour éliminer l'administration militaire. La phase civile et franco-italienne.

Incertitude première de la politique consulaire vis-à-vis du Piémont ; indécision parallèle de la pensée de Bonaparte quant aux autres passages que le Simplon — devant cette indécision, efforts locaux pour forcer la main au pouvoir central : déchaînement des polémiques locales et poursuite de véritables camuagnes de presse et de propagande — intérêt d'étudier ces campagnes, manifestation précise d'un régionalisme accentué s'affirmant en dépit de la centralisation. Rôle joué par les préfets : le patronage préfectoral prélude au patronage parlementaire. Action des Conseils généraux.

II. — Offensive du département du Mont-Blanc en faveur du Cenis ; les Chambériens cherchent des adhérents et se font appuyer par le commerce lyonnais et génevois. Rappel des attaches des Lyonnais et des Génevois avec le Cenis. Action parallèle des Piémontais : l'offensive du Mont-Blanc aboutit de la sorte à reconstituer, en faveur du Cenis, le groupement des mêmes intérêts qu'au temps de l'Etat de Piémont-Savoie.

Action des habitants des Hautes-Alpes et de l'Isère pour le Genèvre. Le préfet Bonnaire et son mémoire. Les agissements des parlementaires dauphinois. On en arrive à l'opposition caractérisée des partisans du Cenis et du Genèvre incarnée dans l'opposition des villes de Chambéry et de Grenoble.

III. — Rappel sommaire des luttes antérieures au Moyen Age ; la lutte des routes est le renouveau des vieilles oppositions delphino-savoyardes quand s'étaient constitués les états à cheval sur les montagnes, l'état savoyard ayant comme axe la Maurienne et le Cenis, l'état dauphinois ayant comme axe l'Oisans et le Genèvre. Vicissitudes de la lutte des routes jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle.

La résignation complète des Grenoblois à la victoire du Cenis après les traités d'Utrecht ; dans le courant du XVIIIe siècle, les Grenoblois et les Chambériens, quoique politiquement séparés, se sont pratiquement unis dans une affaire de routes pour capter, au détriment du Bas-Dauphiné et du Bugey, la route du transit méditerranéen vers Genève. La domination française sur l'Italie du Nord rouvre le débat : il s'agit, pour chacune de ces villes déchues par les événements révolutionnaires de leur rôle de capitale provinciale, de retrouver de l'importance en tant que centre prépondérant du commerce français vers l'Italie.

IV. — Examen technique et objectif des solutions préconisées ; étude topographique des deux passages et des vallées divergentes ; différence entre la situation des passages eux-mêmes et celle de leurs abords : le Genèvre est plus facile à faire que le Cenis ; par contre, incontestable avantage du Cenis en ce qui touche les voies d'accès, la Maurienne ayant à cet égard une grande supériorité sur la Durance trop excentrique et sur l'Oisans trop difficile à aménager. L'aménagement du Genèvre se complique donc de l'aménagement de l'Oisans. Essai d'appréciation : compte tenu de tous les faits de la cause, la décision et le choix dépendent exclusivement de l'initiative gouvernementale.

C'est par la campagne napoléonienne de 1796 qu'avait été posé le problème des relations franco-italiennes à travers les Alpes ; c'est par les opérations victorieuses de l'armée de réserve, la marche de Dijon et Genève à Marengo par le Saint-Bernard qu'allait enfin être ouverte la voie aux solutions actives. Ces solutions, la seconde conquête de l'Italie du Nord par nos armes les appelait impérieusement, d'autant qu'elle coïncidait avec l'installation en France d'un régime bien assis capable à la fois d'élaborer un programme de reconstruction intérieure et de s'imposer à l'Europe en vue d'une pacification générale. Aussi bien, raisons politiques, économiques et militaires s'unissaient-elles à l'envi pour rendre indispensable la jonction facile de la France à la Péninsule.

Tout d'abord, en effet, la restauration de la Cisalpine, décidée dès avant Marengo, organisée au moins sommairement sitôt remportée la victoire sur les armes autrichiennes, impliquait de nouveau et avec un caractère d'urgence encore accrue la nécessité de communications toujours ouvertes avec l'Italie septentrionale. Une liaison étroite du territoire français et de la région lombarde devait en effet être au plus tôt réalisée, ne fût-ce que

pour prévenir le retour des douloureux événements de l'année précédente, lorsque la politique française avait dû, faute de la pouvoir commodément secourir, abandonner la Cisalpine à son malheureux sort. La chose s'imposait d'autant plus qu'il s'agissait désormais — du moins tout l'annonçait — de constituer autour de Milan, bien moins, comme précédemment, un état presque indépendant faisant simplement figure de protégé de la France qu'une formation politique très strictement inféodée à l'influence française.

D'évidentes considérations militaires plaidaient dans le même sens, rendues singulièrement plus éloquentes encore par les événements récents. De ces événements, en effet, de la double série d'opérations en Italie tant en 1796-97 qu'en 1799-1800, découlait, au point de vue stratégique, une leçon impérieuse : c'était non seulement par l'utilisation de Mantoue que devait s'expliquer la résistance autrichienne dans la première campagne, mais aussi par la disposition du côté du Tyrol d'excellentes voies militaires, en particulier de cette route carrossable du Brenner ouverte depuis 1772 vers les états héréditaires et qui avait assuré aux généraux impériaux une ligne de communications à plein rendement permettant le facile afflux des renforts [1]; inversement, si les troupes françaises avaient dû, en 1799, reculer sur Gênes en découvrant tout le front des Alpes, c'était parce que, faute à travers la grande montagne d'une voie facile solidement couverte à son débouché dans la plaine, elles n'avaient eu ni point d'arrêt ni ligne de repli; situation nettement inférieure, dont la précarité avait été soulignée encore par l'odyssée des

---

[1] La situation différente de la France et de l'Autriche par rapport aux facilités d'une descente sur l'Italie était bien vue par certains Italiens. « Le Tyrol est disposé par la nature à être plutôt une barrière pour l'Allemagne que pour l'Italie. Le Tyrol communiquant directement au cœur de l'Italie ouvre non seulement une entrée plus commode aux Allemands dans cette contrée, mais il les y met de suite dans son centre et leur en rend la domination plus facile et plus naturelle. » Lettre du Piémontais Bossi à Talleyrand, 27 ventôse an VIII (8 février 1800). Arch. Aff. Etr. *Correspondance Turin.* Volume 279, f° 30.

éléments en retraite par le Mont Genèvre. Dans un cas comme dans l'autre éclatait l'importance des routes à travers la chaîne; l'urgence s'avérait de rétablir au plus tôt les chances, de nous constituer à nous aussi, dans les plus brefs délais, un solide outil d'action stratégique vers la Péninsule.

Aux considérations de caractère politique et militaire venaient s'ajouter enfin de très sérieuses raisons d'ordre économique.

Depuis le début de la lutte maritime, à dater surtout du moment où les opérations de guerre avaient été portées dans l'Italie du Nord, un effort considérable avait été fourni par les autorités autrichiennes pour accroître, à la faveur des circonstances, le rôle que Trieste avait commencé à tenir, depuis quelque temps déjà, de grande place d'entrepôt [1]. Du fait que la tranquillité était à peu près assurée par les croisières anglaises dans le bassin oriental de la Méditerranée, les produits du Levant affluaient de plus en plus vers le port autrichien, qui pouvait ainsi être encouragé à prétendre s'assurer le monopole de leur redistribution non seulement vers le centre du continent mais vers l'Europe occidentale tout entière. Pour aider à ce mouvement, rien n'était épargné : dès avant que le traité de Campo-Formio livrant la Vénétie à l'Autriche eût donné à cet égard pleine liberté de manœuvre à la politique de Vienne, les fonctionnaires impériaux avaient poursuivi le dessein très net d'entraver de tout leur pouvoir le commerce de Venise vers les passages lombards et tyroliens et de reporter vers Trieste l'exclusif bénéfice du transit entre l'Orient et l'Europe. Surtout, et dès 1793, ils avaient équipé les routes de l'hinterland montagneux pour l'usage du grand roulage; du fait de cette sollicitude, les marchandises une fois réparties en ballots à leur débarquement aux quais de Trieste n'avaient plus, comme c'était au contraire le cas pour la tra-

---

[1] Sur Trieste au XVIII^e^ siècle. Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e^ siècle*, p. 392 sq; Rota, *L'Austria in Lombardia*, p. 75 sq., 114 sq.

versée des grands cols alpins occidentaux, à être redistribuées en colis plus maniables pour le passage des monts.

De tous ces faits n'avait pas manqué de résulter un détournement très net, une capture accentuée des voies du transit : si la Suisse, du moins jusque vers 1799, avait recommencé, grâce à sa neutralité et tout comme lors des guerres de Louis XIV, à remplir la fonction de plaque tournante du commerce européen, par suite à attirer sur son territoire les routes des échanges internationaux, c'était de plus en plus par sa partie orientale et septentrionale, au bénéfice presque exclusif de Zurich et de Bâle, qu'elle jouait ce rôle. Et la chose allait fort loin : ces routes de commerce une fois établies par Trieste, la Suisse orientale ou les états de l'Allemagne du Sud se révélèrent en effet extrêmement avantageuses pour la prompte et heureuse arrivée des marchandises ainsi soustraites à toute manipulation nouvelle; aussi, d'abord pour les produits chers pouvant payer, puis, graduellement, pour tous les arrivages du Levant en général, s'imposèrent-elles aux commissionnaires français peu à peu amenés à se faire adresser par cette voie à Strasbourg tout ce qu'ils tiraient de Turquie et d'Asie Mineure[1]. Entre la France et le Levant s'interposait un courtage autrichien qui, consolidé par l'habitude, risquait fort de persister une fois même la paix rétablie. Par ce développement du rôle de Trieste lié à la fortune de Bâle et de Strasbourg était singulièrement contrarié d'avance un mouvement que les Lyonnais s'étaient efforcés d'amorcer et qui, par Ancône et les routes au Sud du Pô, cherchait à garder par l'Adriatique et les petits états italiens, plus ou moins à l'écart des grandes luttes militaires, un contact français avec l'Orient méditerranéen. Que si l'on voulait aider à cette initiative et ramener plus à l'Ouest, par le Simplon et le Cenis, l'axe du

---

[1] Sur le rôle de Trieste, nombreux renseignements dans une note anonyme, contemporaine de la Cisalpine aux Arch. Nat. $F^{12}$ 502, chemise 22. Sur les itinéraires, lettres d'un négociant de Lyon (printemps 1803) à Augustin Périer, de Grenoble, aux Arch. de l'Isère. Série S. *Dossiers de la route nationale n° 91.*

transit terrestre entre le Levant et la partie occidentale du continent, il n'était que temps d'aviser et d'outiller dans ce but les cols des Alpes Occidentales. Une politique de routes alpines se présentait donc comme une nécessité économique pour l'Etat français.

## I

Tout comme les années précédentes, la solution du Simplon s'imposa la première aux vues de Bonaparte; préférence au demeurant bien naturelle de la part du Premier Consul qui assigne alors comme essentiel objectif à sa politique italienne la constitution, avec la Lombardie comme cadre, d'un état strictement inféodé à la France. Dans ces intentions et dès la fin de l'été 1800, moins de trois mois après Marengo, exactement le 7 septembre, Bonaparte est conduit à prendre un arrêté à double fin très nette [1]. Par cet acte, d'une part il opère une redistribution territoriale de certains pays de l'Italie du Nord et décide que la région d'entre Sésia et Tessin, jadis aliénée par l'Autriche au bénéfice de la cour de Turin, sera rétrocédée à la République italienne [2]; par ailleurs, il prescrit l'aménagement du chemin de Brigue à Domodossola en une chaussée praticable aux canons. Par la première partie de l'arrêté, Bonaparte soulignait en quelque mesure l'étroite relation de la politique des routes avec la politique générale : au Piémont, dont le sort ultérieur par rapport à la France demeurait en suspens, il enlevait les débouchés du Simplon pour les confier à cet état milanais qu'il s'agissait précisément de solidement relier à la France; ainsi

---

[1] *Correspondance de Napoléon*, V, n° 5091.

[2] Dès vendémiaire an VIII, il y avait eu des suggestions pour cette solution. Cf. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais*. Volume 6, f[os] 41-42. Note de Mangourit « En incorporant le Valais à la France, on peut établir une route de correspondance entre la France et la Cisalpine... Du Tessin au Simplon seulement on passe par Novare qui appartient au roi du Piémont; mais c'est un article facile à arranger ».

l'ouverture de la route procurait presque automatiquement le retour à la Lombardie de ces pays dont la soustraction à l'Italie autrichienne avait jadis rendu possible le blocus du col valaisan par la tactique piémontaise : première conséquence de singulière importance. Et si les Lombards, très meurtris par les charges de l'occupation militaire, très inquiets aussi de l'éventuelle réouverture à leurs confins des hostilités austro-françaises, semblent bien n'avoir pas ressenti sur l'heure, de cet accroissement de territoire, l'enthousiasme et la satisfaction qu'on aurait pu attendre, du moins l'aigreur des récriminations turinaises souligna tout ce que la mesure suscitait d'inquiétude dans l'ancien domaine de la monarchie de Sardaigne et accusa fortement de la sorte le point marqué au bénéfice du Milanais dans la persistante rivalité lombardo-piémontaise [1].

Pour la route elle-même, le Premier Consul mettait à la charge commune des trésors français et italien les frais de l'opération qui devait s'entamer sur l'heure et procurer des réalisations au plus tôt, mais il en organisait l'exécution sous les espèces d'une œuvre strictement française conduite par des ingénieurs français du corps des Ponts détachés aux ordres d'un chef militaire français, en l'espèce le général de division Turreau, seul directeur responsable.

En fait, la construction de suite amorcée devait comporter des débuts pénibles et rencontrer des difficultés de plusieurs ordres [2]; elle eut tout d'abord à affronter des résistances locales : la position juridique française vis-à-vis du pays valaisan, basée sur les stipulations du traité franco-helvétique d'août 1798 relatives à l'usage des routes militaires, n'était pas à ce point définie qu'elle ne soulevât des litiges caractérisés d'interprétation, et notre action à cet égard, conjuguée d'ailleurs à la politique

---

[1] Sur l'impression produite par l'annexion du Novarais, cf. Pingaud, *Bonaparte, président de la République Italienne*, t. I, p. 203 sq.

[2] Pour ces débuts du Simplon, notre source a été le travail de M. Barbey sur *La route du Simplon*, Genève, 1906, complété par la Correspondance du Valais aux Arch. Aff. Etr.

générale consulaire vis-à-vis de la Suisse et commandée par les directives de cette politique même, se heurta à la mauvaise volonté la plus caractérisée de la part des indigènes; par ailleurs, un conflit très net, dont les travaux de la route formaient l'enjeu, ne tarda pas à s'engager entre d'une part l'autorité militaire primitivement investie de la haute main sur toute l'affaire, et d'autre part l'administration des Ponts et Chaussées aspirant dès le début à se transformer, de simple auxiliaire, en véritable maîtresse de l'entreprise; conflit qui alla s'aggravant jusqu'au jour — vite arrivé d'ailleurs — où le directeur général des Ponts, le conseiller d'Etat Crétet, joueur subtil et souple manœuvrier, fut parvenu à éliminer les militaires. Enfin et surtout, les Italiens révélèrent, dès l'abord, l'intention précise et agressive de faire modifier à leur profit les dispositions initiales qui, les associant d'office aux charges financières, les excluaient de toute communauté d'efforts et de direction.

Mais — et l'on ne saurait trop y insister — ce sont là exclusivement difficultés d'exécution; quant au principe même de la route, aucune objection n'est élevée dans les sphères dirigeantes; aucune polémique — ou presque — n'est instaurée quant à l'utilité de cette voie; de par la précision des volontés du Premier Consul, toute discussion a été par avance rendue vaine; sur ce point, dès lors, pas de place pour une intervention ou une interprétation personnelle caractérisée de la part des lieutenants militaires et civils du chef de l'Etat; entre la conception du maître et la réalisation effective, pas d'autres discordances que celles — toujours possibles et en l'espèce assez fortes — résultant des faits et gestes des exécutants subalternes appliqués aux réalisations. Mais, en dernière analyse et en réalité, c'est uniquement sur des modalités que l'on bataille : le fond même des choses, de par la volonté napoléonienne, a été fixé de telle sorte qu'il n'y a plus matière à controverse; ainsi en ira-t-il pendant un laps de temps assez long. Dans sa cause profonde, cette netteté des décisions consulaires touchant la route reflète la continuité foncière des intentions de Bonaparte à l'endroit de la Lombardie;

plus tard et vers 1803 seulement se marqueront dans la pensée du maître, quant au Simplon, non pas certes des hésitations, mais des nuances assez accentuées, premiers symptômes d'une curieuse évolution qu'il conviendra d'étudier et de préciser à l'heure de son complet développement.

Au contraire, en ce qui touche les perspectives et les chances d'exécution des autres voies de montagne, il n'est pas sans exister, au début de cette période décisive, un assez net parallélisme entre l'incertitude et le manque de précision des intentions de Bonaparte à l'endroit de ces routes et le flottement même de la politique consulaire à l'égard du Piémont. Sans doute et quant à ce dernier point, le Premier Consul, presque au début de la reconquête de l'Italie, semble avoir considéré comme très souhaitable pour la France la possession d'une solide tête de pont et d'un sûr pied-à-terre dans le haut bassin du Pô, mais par ailleurs aussi et en suite des nécessités de la politique générale, du fait en particulier d'un souci obligé de ménagements à l'endroit de l'opinion européenne, Bonaparte avait les plus sérieux motifs d'adopter en la matière une pratique de prudence, de circonspection, d'atermoiements quant au sort des domaines italiens de la maison de Savoie [1]. En particulier, tant qu'il se proposa de ménager Paul Ier, il tint en suspens toutes précisions touchant la destinée définitive du Piémont sans exclure même formellement l'hypothèse d'une rétrocession des pays en cause à la dynastie savoyarde.

Dans ces conditions et sur le fait de voies de communications destinées à déboucher dans un pays à l'égard duquel la politique française devrait peut-être un jour desserrer son étreinte, Bonaparte ne pouvait marquer une sollicitude aussi décidée et attentive que pour la route par le Simplon, gage et garantie de la jonction franco-lombarde. La discrimination faite à cet égard, le Premier Consul la souligne très précisément dans les ordres qu'il adresse à Talleyrand à la date du 19 nivôse an IX (9 janvier

---

[1] Pour cette politique piémontaise de Bonaparte, cf. le substantiel exposé de Driault, *Napoléon en Italie*, p. 86-114.

1801)[1]. D'une part, Talleyrand doit préparer avec la Suisse un traité au terme duquel la France acquerra en toute souveraineté le Valais jusqu'à Brigue, stipulation grâce à laquelle la route du Simplon ne quittera le sol français que pour pénétrer immédiatement en terre italienne; par ailleurs, le ministre doit demander au général Jourdan, représentant de la France à Turin, un rapport sur les limites à envisager entre la France et le Piémont, sur les bases suivantes : annexion à la France de Fenestrelles et ses abords, des débouchés du Mont Cenis jusqu'à Suse et de tous les autres débouchés des Alpes, « de manière à ce que toute la grande montagne soit à nous ». A ce moment donc, Bonaparte limite strictement à la base de la montagne la tête de pont jugée nécessaire dans la direction de Turin et semble admettre, en contre-partie, la restitution d'un Piémont autonome et dont, par suite, la soudure immédiate à la France ne s'impose pas avec un caractère d'urgence politique accentuée[2]; quelques semaines plus tard, sans doute, il ordonne la création au Cenis tout comme au Simplon d'hospices analogues à celui du Saint-Bernard — premier dessein dans la pensée consulaire de la constitution d'un ordre monastique spécialisé dans le service des passages alpins — et semble par là même englober plusieurs cols dans une sollicitude commune; néanmoins et incontestablement le chef de l'Etat français continue bien à tenir comme la plus essentielle la communication par le Simplon; entre autres preuves de ce fait, l'on peut noter qu'à quelques jours de là, Bonaparte s'inquiète auprès de Berthier pour savoir si l'on a exécuté l'ordre de ramener « au delà du Cenis et du col de Tende[3] » une partie de l'artillerie de Coni, « artillerie destinée à armer des forts que le gouvernement a l'intention de construire pour défendre ces deux vallées ». C'est donc bien avant

---

[1] *Correspondance,* VI, n^os 5306, 5307, 5308.

[2] Décret du 2 ventôse an IX (21 février 1801). *Correspondance,* VII, n° 5404.

[3] A Berthier, 14 germinal an IX (4 avril 1801). *Correspondance,* VII, n° 5506. L'expression « au delà » employée ici par Bonaparte doit s'entendre par rapport à l'Italie.

tout sous les espèces de la défensive que Bonaparte, encore à ce moment, envisage la Maurienne et la vallée de la Roya : assurant à la France la maîtrise de la chaîne et de tous ses débouchés immédiats, prenant tous ses apaisements par une solide organisation militaire des passages, la politique consulaire ne se fût pas alors absolument refusée à laisser se recréer sous le couvert d'une indépendance, au fond illusoire, un état piémontais très diminué et étroitement resserré entre les Républiques française et italienne solidement reliées l'une à l'autre par le Simplon. C'eût été pour le Piémont le renouveau aggravé de la situation où il s'était trouvé lors du renversement des alliances, pris entre les domaines des Cours de Vienne et de Versailles réconciliées et courant la menace de se voir abandonné par les routes du transit alpin.

La mort de Paul I^er^, survenue la nuit du 24 mars et connue à Paris le 12 avril, marqua — la chose est notoire [1] — une accentuation précise de la pensée consulaire au regard de la destinée du pays subalpin : sitôt reçue la nouvelle de l'assassinat, Bonaparte signa — en l'antidatant de dix jours pour éviter de souligner la liaison existant entre les nouvelles de Russie et cette décision — un arrêté aux termes duquel il organisait le Piémont en une division militaire française répartie en six subdivisions destinées chacune à servir de cadre à un organisme administratif exactement calqué sur l'organisme départemental français. Enfin le Premier Consul transformait Jourdan, de ministre plénipotentiaire en administrateur général. Mais si c'était là une étape caractérisée vers l'annexion, ce n'était pas l'annexion elle-même [2]; plus d'un an après seulement, et dans le courant de l'été 1802, le Premier Consul, prenant prétexte de l'abdication de Charles-Emmanuel, survenue le 24 juin, jugea opportun de faire procéder, par le sénatus-consulte du 24 fruc-

[1] Driault, *Napoléon en Italie*, p. 103.

[2] Arch. Aff. Etr. *Correspondance Turin* 280, f° 105. Jourdan à Talleyrand, 7 floréal an IX (27 avril 1801). « J'avais bien senti que l'arrêté des consuls ne devait être considéré que comme un premier pas vers l'annexion future du Piémont et non pas comme l'annonce décisive de cette réunion. »

tidor an X (11 septembre 1802), à l'annexion formelle du Piémont désormais pleinement intégré au territoire de l'état français; de la sorte et dans cet intervalle, si le sort ultérieur et définitif du pays ne faisait au fond et dans aucun esprit aucun doute, il n'en résultait pas moins que les modes et les formes de l'inféodation du Piémont à la France n'étaient pas arrêtés avec une absolue précision, que par suite il pouvait y avoir quelque incertitude encore sur l'importance et la nature des routes destinées à assurer la jonction des deux pays. En tout cas, et au regard de ce dernier point, nulle indication nette ne permettait de conjecturer les préférences éventuelles de Bonaparte.

Cette apparente égalité d'intentions du chef du gouvernement quant à l'aménagement des passages entre la France et le Piémont laissait le jeu plus libre aux influences administratives et régionales; les défenseurs des intérêts en présence et en conflit en conclurent en effet que le champ restait ouvert pour les propagandes contraires et chacun n'en travailla dès lors qu'avec plus d'acharnement à fixer, dans le sens de ses vues propres, les intentions du pouvoir souverain. Dans ces conditions, rien d'étonnant si c'est alors la belle époque des polémiques entre les partisans des tracés divers; ces polémiques se rallument d'autant plus vives que les réalisations espérées semblent plus possibles et plus prochaines avec le régime d'ordre et de travail sous les traits duquel sait se présenter à l'opinion le gouvernement consulaire, d'autant plus décidées et nettes que les régions intéressées ont maintenant dans le cadre départemental un chef, le préfet, capable de discipliner plus fortement que les années précédentes les démarches de l'action locale.

L'on n'a pas la prétention — qui serait singulièrement déplacée — de présenter ici une théorie d'ensemble sur l'administration des préfets napoléoniens[1]; toutefois ne croit-on pas

---

[1] Le seul exposé d'ensemble à base documentaire est jusqu'ici constitué par les suggestives études de M. Aulard sur « La centralisation Napoléonienne » (*La Révolution française*, août, septembre, octobre 1911).

hors de propos de faire remarquer en passant, puisque l'occasion s'en présente, que l'activité de ces fonctionnaires, à être étudiée en détail et dans la sphère même où elle s'est exercée, peut apparaître sous des espèces quelque peu différentes de celles sous lesquelles elle est d'ordinaire envisagée. Communément, en effet, cette action n'est retenue que comme s'exerçant dans le sens de la centralisation et visant à faire plier habitudes, besoins et intérêts locaux devant les nécessités d'ordre général; en réalité il se produit, dans la personne du préfet, pour peu que ce dernier s'occupe avec zèle et passion ou même simplement avec continuité et exactitude de son métier d'administrateur, une sorte de régionalisation assez accentuée grâce à laquelle ce fonctionnaire finit par apparaître, pour le moins autant que comme le délégué du pouvoir central, comme l'avocat de ses administrés, le chargé d'affaires des intérêts de sa région auprès des ministres et de leurs bureaux. Le préfet, en un mot, n'est pas seulement le fonctionnaire qui, pour le gouvernement, lève les hommes et surveille les administrations financières drainant, au bénéfice du Trésor, les ressources du contribuable; il est aussi, et parfois davantage encore, l'excitateur des efforts et des énergies locales, le bon berger défendant son troupeau, faisant en particulier, quand il est bien en Cour ou pourvu de grandes relations, bénéficier de son influence et de son entregent personnel le coin de territoire confié à ses soins. De la sorte et avant que les intérêts locaux ne fussent, sous la Monarchie constitutionnelle, surtout défendus en haut lieu par le moyen des patronages parlementaires, s'est exercé un patronage préfectoral bien curieux à saisir et qu'il vaut la peine d'étudier de près si l'on désire vraiment, par delà les opinions et les préjugés traditionnels, apprécier ce qu'a pu être l'intensité de la vie locale après la centralisation de l'an VIII.

C'est généralement quand un préfet séjourne longtemps dans un département confié à ses soins et finit en quelque sorte par faire corps avec lui — tel Fourier, un des préfets que nous aurons à voir en ce qui touche l'Isère — que se produit la con-

quête de ce haut fonctionnaire par les intérêts régionaux. Le préfet est vraiment alors une force locale, faisant pour le grand bien des gens de son ressort la liaison active entre Paris et son département. Il n'est pas exclu pourtant qu'un administrateur dont le passage à la tête d'une préfecture n'est que de courte durée ne serve pas aussi bien les intérêts de ses administrés; parfois, en effet, il les appuie dans ce cas d'autant plus fortement qu'il est obligé pour se faire une idée en la matière de s'en remettre à peu près complètement à ses subalternes; de toute façon d'ailleurs il est impossible, dans bien des occasions, de séparer le préfet du secrétaire général qui le supplée, des chefs de division qui l'instruisent et le documentent : or, si le préfet est d'ordinaire un homme étranger au pays, ses auxiliaires immédiats se recrutent alors pour la plupart dans le département même, y font souvent toute leur carrière et, véritables successeurs en ce point des subdélégués d'Ancien Régime, représentent sous l'appareil de l'administration centralisée la permanence et l'action profonde des influences locales. Rien d'étonnant si ces auxiliaires ont, dans la coulisse au moins, tenu un rôle non négligeable d'autant qu'ils se trouvent alors être en général non pas certes des personnalités de premier plan mais, en même temps que des agents d'informations remarquables parfaitement au fait des questions régionales [1], des hommes de dévouement et d'action. Provenant quelquefois de l'ancien personnel des intendances, ayant le plus souvent fait leur apprentissage au milieu de difficultés sans nombre dans les administrations de la période révolutionnaire, ces divers collaborateurs du préfet apparaissent en général tout pénétrés de zèle et aussi éloignés

---

[1] Pour ne citer que ce point, il ne semble pas douteux que beaucoup de ces annuaires départementaux de la période napoléonienne, pleins de renseignements statistiques du plus haut intérêt, clairement conçus et bien ordonnés, constituant en somme la base première de la documentation imprimée pour toute étude du territoire français au commencement du XIX[e] siècle, doivent être, qu'ils aient été ou non signés par le préfet, restitués en fait et à tout le moins pour le travail documentaire aux collaborateurs de ce dernier.

que possible d'une routine formaliste ou d'une pratique de moindre effort. En particulier et pour ce qui touche la question des routes, nuls plus que les secrétaires généraux et les chefs de division ne seront actifs pour chercher à adapter [1], au bénéfice des besoins et des intérêts de leur ville et de leur région, les grandes entreprises de caractère politique et d'initiative gouvernementale, pour tendre, et de toutes leurs forces, à inspirer dans ce sens l'action de leur chef responsable nécessairement obligé, même s'il est homme d'activité et d'initiative, à ne pas faire fi de leurs suggestions.

Dans cet ordre d'idées, l'action de l'administration préfectorale ne saurait se séparer de celle des assemblées du département, et cela, en raison même du mode de recrutement de ces dernières qui se trouvaient en effet grouper de gros propriétaires fonciers — anciens nobles ou bourgeois ayant spéculé sur les biens nationaux — des hommes de loi influents, des commerçants et des manufacturiers, en un mot des notables, presque tous sans nul doute représentants d'intérêts particuliers et avant tout des leurs propres, mais capables d'exprimer, au moins dans leurs grandes lignes, les vœux régionaux en matière économique. Les conseils généraux offraient ainsi tout normalement aux sollicitations locales un cadre précis pour s'affirmer. Ils étaient nés sans doute avant tout d'un dessein de centralisation visant à assurer l'appui de l'opinion locale moyenne aux initiatives gouvernementales en même temps qu'à associer strictement au jeu de la fiscalité d'Etat la vie financière des circonscriptions du territoire, mais ils n'en étaient pas moins autorisés à émettre des avis et des vœux sur l'état et les besoins du département. Ils pouvaient être dès lors et ont été les interprètes des demandes et revendications essentielles des populations; quoiqu'à cet égard leurs discussions et leurs délibérations permet-

---

[1] Pour exemple pour le département des Hautes-Alpes, c'est le secrétaire général Farnaud qui représentera avec le plus de continuité l'action locale sous les préfets qui se succéderont à la tête du département.

tent souvent d'atteindre, sous l'unité départementale factice comme tout groupement administratif, l'opposition des petits pays divers englobés dans un cadre commun — état de fait qui, suivant le cas, simplifie ou complique la tâche du préfet[1] — ces organes ont très certainement constitué, en matière d'aspirations locales, un laboratoire premier de critiques et d'échanges de vue; ils ont dégagé, précisé et affirmé les tendances et les désirs dont la manifestation était indispensable pour guider l'action des préfets sur ce terrain de la défense des intérêts régionaux.

Action personnelle des préfets, de leurs lieutenants et de leurs bureaux, activité délibérante des conseils généraux, voilà les indispensables éléments de toute sérieuse étude s'appliquant aux faits de la vie départementale. Il a paru qu'à rechercher dans la polémique des routes le rôle et le jeu de ces influences diverses, qu'à faire le départ des efforts et à restituer à chacun son lot d'initiative et de responsabilité, il pourrait y avoir l'occasion, en même temps que d'esquisser une exacte étude administrative, de tenter un exposé circonstancié et, on le voudrait du moins, vivant d'un aspect de la vie régionale en ces années où s'inaugure le régime de la centralisation française contemporaine. L'intérêt possible d'un travail de cet ordre est beaucoup moins d'ailleurs, semble-t-il, dans l'examen même des arguments apportés et produits, arguments aussi insincères que peuvent l'être de nos jours ceux des controverses ferroviaires que dans la discrimination des intérêts divers entrant en jeu et dans la mise en évidence des coalitions souvent inattendues nouées sous le prétexte et le couvert de la défense de ces intérêts.

---

[1] La chose nous est apparue pour tous les départements dont on a dépouillé, pour la période impériale, les délibérations des Conseils généraux : dans l'Isère, opposition des Terres-Froides et des hautes vallées ; pour le Mont-Blanc, opposition de la Tarentaise et de la Maurienne ; pour le Léman, opposition de la banlieue de Genève et du Faucigny. Le fait se marque tout particulièrement pour les départements piémontais et surtout liguriens, ou parfois, comme dans le département de Gênes en 1813, l'opposition des intérêts dégénère en pugilats et luttes à main plate entre conseillers..

## II

C'est au département du Mont-Blanc qu'il était réservé de rouvrir les débats. Ne doutant pas que la poursuite de la double revanche milanaise et dauphinoise amorcée contre le Cenis ne fût incontinent reprise et craignant, comme le fait s'était produit dans la période précédente, de se laisser prévenir, appréhendant qu'entre le Simplon et le Genèvre, si les routes par ces cols parvenaient à s'assurer une priorité, leur Cenis ne se trouvât comme isolé et oublié, les Savoyards jugèrent bon de prendre les devants : dès leur première session (thermidor an VIII, août 1800), les conseillers généraux du département — c'était un lot de notables où des personnages ayant fait figure dans les administrations locales de la période révolutionnaire, des gens de loi, un médecin, un professeur, un négociant coudoyaient un membre de l'ancien Sénat de Savoie — mirent la question des routes alpines au premier plan de leurs préoccupations et exposèrent abondamment leurs vues et leurs désirs en la matière; ils ne manquèrent pas d'ailleurs d'y revenir avec une insistance marquée lors de leurs ultérieures réunions [1].

L'activité du transit par le Cenis, déclarent-ils, était, sous l'Ancien régime, un des éléments principaux de prospérité pour la Savoie, elle constituait même la source essentielle de revenus pour la vallée de la Maurienne; inversement, la quasi-désertion de cette voie, la considérable diminution du passage depuis une dizaine d'années doivent être retenues parmi les causes majeu-

---

[1] Les délibérations du Conseil général du Mont-Blanc sont en procès-verbaux à la fois à la série L des Arch. départ. de la Savoie, n$^{os}$ 48 sq. (ce sont de beaux registres calligraphiés) ; et aux Arch. Nat. FICV. *Mont-Blanc*. Le distingué archiviste de la Savoie, M. Pérouse, a publié les délibérations du Conseil pour les sessions de thermidor an VIII et de germinal an IX sous le titre « Le programme savoyard d'action économique en 1800-1801 » dans *Recueil des travaux de l'Institut de Géographie alpine*, t. VI, p. 211.

res de la stagnation économique caractérisée, présentement traversée par la région savoyarde.

Or, pour qui de l'intérieur du territoire gagne l'Italie, la route du Cenis est la plus courte et la plus naturellement indiquée. Le gouvernement irait donc contre la logique même des choses s'il favorisait, au détriment de cette route savoyarde, une voie par le Simplon destinée, toujours et en dépit de tout, à demeurer en quelque mesure extra-française ou une voie par Grenoble et l'Oisans, voie qui, en toute hypothèse, ne se pourrait effectivement aménager qu'au prix d'énormes dépenses. Aussi bien le gouvernement a lui-même reconnu la toute spéciale valeur de la route par la Maurienne; « de cette route qui a été pendant toute la guerre un couloir de communications entre les armées de l'Italie, de l'intérieur et du Rhin [1] » — argument de portée singulière et dont renforçait la valeur l'itinéraire adopté par le Premier Consul lors de son retour en France : après Marengo, en effet, tout comme quelques années auparavant quand il avait gagné Rastadt, c'était par Turin, le Cenis et Chambéry que Bonaparte était rentré en France, se dirigeant cette fois sur Lyon et Paris.

D'ailleurs les conseillers du Mont-Blanc n'étaient pas sans réaliser le besoin de trouver des répondants et de lier à leur cause de plus gros intérêts capables de cautionner et de couvrir les leurs propres. De là leur effort à faire porter leur argumentation sur le point suivant : de la définitive décadence du Cenis, de l'abandon systématique de ce passage pâtiraient, non moins que la Savoie, deux des principales villes de l'Europe occidentale, Lyon et Genève, l'une et l'autre places de commerce dont la prospérité se trouvait depuis longtemps liée à l'exploitation de la route par le col savoyard [2].

---

[1] Session de germinal an IX.

[2] « Les avantages de cette route (du Cenis) ne sont point étrangers aux départements du Léman et du Rhône; le commerce de la République a ses expéditions à Lyon, celui de la Suisse à Genève. Sous ce rapport, cette route est essentielle à ces deux places. » Délib. du Conseil général, thermidor an VIII.

A cet égard, la tactique des gens du Mont-Blanc était fort habile; nul doute, en effet, que ne fût très réelle cette solidarité d'intérêts qu'ils mettaient en avant et cherchaient à exploiter.

En ce qui touche Lyon, pas de contestation possible : la route par le Cenis se présentait depuis longtemps comme une voie éminemment lyonnaise, et la chose, apparue dès le temps des foires et de la grande prospérité commerciale de la cité s'était fermement consolidée depuis la fortune de la soie. Sans nul doute, au XVII^e^ siècle, les Lyonnais avaient, d'eux-mêmes et avant que les Genevois et les Suisses ne les y aidassent, découvert et utilisé le Simplon, tout d'abord lorsque la fiscalité trop avide des gens de Turin avait, par le moyen de taxes exorbitantes, tendu à une exploitation abusive du Cenis, ensuite lorsque l'état de guerre quasi-permanent sur les Alpes et dans l'Italie du Nord avait contraint le commerce à délaisser la route ordinaire par Turin et la Maurienne; en fait, toutefois, ç'avait été là avant tout moyen occasionnel de défense et expédient momentané [1]. Moyen de défense occasionnel aussi, l'intérêt que certains commerçants de Lyon avaient bien plus tard porté au souci du cabinet de Versailles de rouvrir, après la fermeture du Simplon par la politique piémontaise, les passages du Haut-Rhône vers la Lombardie. Il s'agissait alors, dans le cas où les efforts de la Cour de Turin pour développer le travail de la soie dans ses états propres viendraient à aboutir ou si les grèges et les filés piémontais en arrivaient à accentuer leur mouvement à peine esquissé d'exportation vers l'Angleterre, il s'agissait de ne pas se trouver sans vers ni à la merci des prétentions piémontaises; et ainsi se motivait cette attention lyonnaise à se ménager, le cas échéant, une voie de contact direct avec le riche marché de grèges que constituait la Lombardie; au fond, on le voit, pure et simple précaution éventuelle [2]. En fait, les Lyonnais ne s'étaient

---

[1] Sur les rapports des Lyonnais et du Cenis au XVII^e^ siècle, beaucoup de renseignements dans les dossiers 3 et 4 du « Dace de Suze ». Arch. Tur. I.
[2] Sur l'organisation du commerce des soies en Piémont au XVIII^e^ siècle, et

jamais intéressés au Simplon qu'en fonction de causes spéciales et accidentelles. Dans l'état naturel de choses tel que l'avaient rétabli les longues périodes de paix du XVIII^e siècle, c'était par le Cenis que s'approvisionnait dans la Péninsule l'industrie de la soie du centre lyonnais, et au transit général vers l'Italie par cette voie que les maisons lyonnaises de commission avaient pris l'habitude d'alimenter leur activité la plus fructueuse. A consolider la chose avait contribué la pratique de la cour de Turin qui, parfaitement consciente au fond de la solidarité d'intérêts liant la fortune de la route à la prospérité du commerce lyonnais et bien revenue à cet égard de ses errements d'antan, ne percevait plus au passage qu'un droit fort modéré [1].

Dans ces conditions, c'est tout normalement que Lyon, « point de transit pour l'Italie [2] », avait pris l'habitude de commercer

---

subsidiairement sur les liens unissant la production piémontaise à un centre d'affaires lyonnais, beaucoup de renseignements dans Arch. Tur. I. Fonds *Commerce*, 4^e *catégorie* (*soies*), et *Ibid.* II^2. Chapitre 38 du classement (Savoie), n° 18. Mémoire anonyme (du temps de Victor-Amédée III) sur le commerce des soies. « Après l'achat des cocons qui exige de l'effectif (du comptant), ce commerce rentre dans la classe des autres où le gros se fait par des ventes à terme; à Lyon, l'on vend des organsins à 18 et quelquefois 21 mois pour le paiement... Si l'on n'a pas besoin d'argent, on laisse le montant entre les mains des correspondants, et cela rapporte 1/2 % par mois; il y a des négociants qui ont des sommes considérables toujours prêtes à Lyon au besoin... »

[1] Le rédacteur d'une brochure d'ailleurs tendancieuse relative au commerce d'exportation de Lyon et publiée en 1791 (Bibliothèque municipale de Lyon. Fonds Coste, n° 351-326) oppose au peu de bienveillance des autorités françaises dans le fait du transit, la complaisance des gouvernants piémontais à l'endroit du commerce de Lyon : « On visite tout à l'entrée de France parce que le transit absolu n'y est pas permis. Ailleurs ce transit absolu existe... Il n'y a pas longtemps, les intendants des gabelles du Piémont avaient donné des ordres au Pont-de-Beauvoisin d'exiger des déclarations détaillées avec faculté d'ouvrir les colis... Des commissionnaires chargeurs de Lyon (Bonnafoux, Bourg et C^ie) qui ont la diligence pour l'Italie depuis bien des années et qui, en 1784, avaient déjà fait révoquer pareille disposition vexatoire, s'adressèrent directement au roi de Sardaigne... et obtinrent gain de cause par décret du 31 mars 1787... Les intérêts du commerce de transit ont donc été ménagés par le roi de Sardaigne... »

[2] Arch. Nat. F^12 620. Dossier 4. *Réponse du Bureau consultatif de commerce de Lyon*, 18 prairial an IV (6 juin 1796).

par le Cenis non seulement avec le marché piémontais, mais encore avec le Milanais et les états de Parme. D'où les efforts développés par les maisons lyonnaises, sitôt les armes françaises victorieuses en Italie et en 1796 et en 1800, pour reprendre quelque peu de cette activité ancienne : ces maisons avaient cherché à avoir, par le Cenis et Ancône, un contact avec l'Adriatique et à capter de la sorte quelques-uns de ces envois du Levant dont la fermeture de la mer empêchait l'entrée par Marseille; sitôt après Marengo, certaines s'étaient remises à exploiter le Cenis, soulignant par là la persistance de la traditionnelle faveur lyonnaise pour le passage. Maintenant que de toute façon, directement ou indirectement, l'influence française allait dominer en Piémont, le commerce de Lyon n'avait rien à gagner à l'aménagement du Simplon; il ne pouvait que perdre à l'ouverture du Genèvre grâce auquel Grenoble pourrait, si l'on faisait par surcroît la route de l'Oisans, se constituer en centre d'expéditions pour l'Italie. En invoquant donc les concours lyonnais pour la défense du Cenis, les gens de Chambéry voyaient juste : de fait et en dépit de manifestations de pure forme en faveur du Genèvre — simple eau bénite de cour qu'ils ne devaient pas refuser aux gens de Grenoble — les Lyonnais allaient vigoureusement travailler pour le Cenis; tout le complexe d'intérêts et de relations qui, durant tout l'Empire, fera de Lyon une ville en stricte liaison avec l'Italie va s'intéresser ardemment à la défense du col [1]. D'ailleurs, les Lyonnais ne

---

[1] Une curieuse preuve de l'intérêt des Lyonnais pour le Cenis se trouve dans une pétition que les négociants de Turin, manœuvrés par la Compagnie Bonnafoux de Lyon, adressent à l'Administrateur général du Piémont, le 13 frimaire an X (21 décembre 1801), pour qu'il favorise le passage par le Cenis : « La plus importante communication entre la France et l'Italie, le point le plus court et le plus économique du Nord au Sud de l'Europe ». Et, témoignage intéressant de la rivalité consciente des exploitants des routes terrestres à l'endroit des bénéficiaires du commerce maritime, les rédacteurs de la pétition émettent cette idée que le brigandage dont souffrent les routes piémontaises est, sinon causé, à tout le moins aggravé par les manœuvres anglaises « par la politique des ennemis de la République pour favoriser le cabotage de leur navigation sur la Méditerranée ». Arch. Tur. II. *Période française. Administration générale*. Art 92. Douanes.

concevaient pas que la ligne d'étapes vers la Savoie pût passer ailleurs que par leur ville et, lorsque quelques années plus tard, une fois le Cenis complètement équipé, l'administration impériale, en quête de voies d'accès plus courtes, cherchera par la Bresse et les passages du Bugey — première ébauche de la ligne actuelle par Bourg et Ambérieu — à abréger le trajet Dijon-Chambéry, les Lyonnais ainsi menacés s'insurgeront comme un seul homme et emploieront pour procurer l'échec de la tentative toutes les ressources de leur habileté et de leurs relations.

L'effort des Savoyards pour lier partie avec les Génevois et rencontrer de ce côté un concours aussi actif que de la part des Lyonnais était fondé sur de non moins solides raisons, bien qu'à première vue le lien attachant alors les intérêts de Genève à la fortune du Cenis puisse ne pas apparaître avec une absolue netteté. Genève se présente en effet, de par sa position même, comme une des étapes caractérisées de la France vers le Valais et par lui vers la Haute-Italie, et il semblerait dès lors que la solidarité ait dû exister surtout entre l'activité de la ville et l'exploitation des passages du Haut-Rhône; c'est en tout cas sous cet aspect surtout que la politique française, dans ses agissements en Suisse, avait envisagé le problème des routes par les Alpes : lorsque, en effet, s'était posé, dès 1797, la question des relations avec la Cisalpine et éveillée du même coup la sollicitude française à l'endroit du Simplon, presque de suite l'occupation de Genève à plus ou moins brève échéance était apparue comme une des conditions mêmes de la liaison franco-lombarde par le Rhône supérieur, et, de même que le souci de cette liaison nous explique le jeu des Directeurs dans leurs relations avec les patriotes suisses non moins que l'intrusion graduelle de la politique française dans les affaires helvétiques, de même il nous donne une des raisons majeures de notre mainmise sur la vieille cité du Léman et du Rhône; aussi bien Reubell — non sans quelque exagération peut-être dans la pensée et dans l'expression — l'affirmait à l'ambassadeur prussien Sandoz : « Le seul objet de notre politique, lui disait-il, dans ce qui s'est passé

en Suisse et surtout dans la réunion de Genève a été de faciliter nos communications avec l'Italie pour secourir la Cisalpine [1]. » En vertu de cette même liaison d'idée associant la fortune de Genève à l'activité des cols valaisans, Bonaparte en marche vers le Saint-Bernard devait plus tard déclarer aux Génevois « qu'il allait travailler à leur rouvrir le passage des Alpes, et par là à ranimer leur commerce [2] ».

Or, cette façon de voir ne correspondait que d'assez loin à la réalité des choses : Genève avait été, au XVII^e^ siècle, la porte française du Simplon lorsque les commerçants du royaume avaient eu intérêt à battre en brèche le trop lourd monopole du Cenis et avaient trouvé à cet égard toutes les complicités désirables chez les Génevois, à ce moment en pleine hostilité et complète défiance contre une possible reconquête savoyarde [3]. Mais les choses s'étaient radicalement modifiées au XVIII^e^ siècle au cours duquel, non du reste sans des traverses multiples et des retours marqués [4], s'était nouée une forte solidarité économique entre, d'une part, Genève et, d'autre part, non seulement son immédiate banlieue savoyarde, mais tout l'état de Piémont-Savoie. Genève, en relations avec les ports français atlantiques et méditerranéens, jouait vis-à-vis des possessions de la Monarchie sarde le rôle de centre redistributeur des arrivages français; surtout — et la chose est en relation avec le développement accentué d'une importante industrie textile sur le plateau helvétique [5] — elle s'était transformée en une place de commission

---

[1] Bailleu, *Preussen und Frankreich*, I, 188, cité par Guyot, *Le Directoire et la paix de l'Europe*, p. 768.

[2] Cugnac, *La campagne de l'armée de réserve*, I, p. 307, d'après le journal d'Ami Dunant.

[3] Sur cette attitude des Génevois nombreuses plaintes des Savoyards dans les dossiers 1 et 2 du dace de Suse. Arch. Tur. I.

[4] Sur les relations politiques entre Genève et la Savoie, cf. les divers ouvrages de Duboys-Melley, où dans un exposé sans prétention ne manquent pas les renseignements utiles.

[5] Genève ville plus évoluée et d'industrie supérieure transformait les produits de la main-d'œuvre plus rude de la Suisse jurassienne et alémanique : « Ce sont les hommes les plus pesants et les plus grossiers de la Suisse qui

et de courtage entre les Suisses et les Piémontais [1]; du même coup elle prêtait ses bons offices à presque tous les envois du Piémont vers Berne, Bâle et l'Allemagne du Sud : dans tous ces modes d'activité elle se trouvait avoir sa prospérité et sa fortune directement liées à celle même du Cenis; inversement, elle n'était pas sans se trouver associée en quelque mesure à la politique piémontaise d'hostilité contre le Simplon. De cette solidarité et de cette harmonie d'intérêt témoigne d'ailleurs le souci accentué des administrations du duché dans le courant du XVIII^e^ siècle d'outiller du mieux possible les voies d'accès savoyardes vers la petite République [2].

De cet état de choses, il était résulté que l'occupation de la Savoie par les armées françaises et l'abandon du Cenis dès 1792 avaient porté un coup sensible à l'activité de la place; et de ce que le Saint-Bernard et le Simplon étaient, comme aux périodes de grandes guerres européennes d'autrefois, redevenus les voies d'une partie du transit italo-helvétique, Genève ne retirait que de bien insuffisantes compensations, car elle se trouvait en fait, pour l'exploitation de ces passages, beaucoup moins bien placée que les cités vaudoises, que Lausanne en particulier.

A dire vrai, tant qu'elle avait conservé son indépendance, Genève s'était amplement dédommagée des pertes éprouvées de la sorte en devenant le centre d'un commerce tout nouveau, la contrebande vers la France des marchandises anglaises arrivant par l'Allemagne et le plateau suisse, contrebande singulièrement

---

filent les cotons dont ils font les mousselines que les Génevois vont acheter en brut pour les fouler, blanchir, en faire de très belles indiennes... et en faire ensuite un très grand commerce en Italie. » Rapport de l'intendant Masson, 1780. Arch. Tur. II². Chapitre 38, n° 24.

[1] Sur le rôle commercial de Genève au XVIII^e^ siècle. Arch. Tur. I. *Commerce en général.* Dossier 4, n° 7. Beaucoup de détails sur ce commerce de commission dans les premiers exposés du Conseil général du Léman. Arch. Nat. FICV *Léman.*

[2] Sur les routes savoyardes vers Genève, Arch. Tur. II². Dossiers. *Ponts et routes de Savoie* (Provinces du Génevois, du Faucigny, de Carouge) et Arch. de Savoie, C. 503, 504.

facilitée par la disposition des limites franco-génevoises, et dont le développement ne manqua pas d'être invoqué du côté français tant pour préparer les voies à l'annexion que pour justifier après coup notre mainmise [1]. Mais lorsque s'était trouvé tarie cette source fort appréciable de profits, les Génevois avaient montré le souci marqué de revenir à leurs spéculations coutumières et de reprendre par le Cenis leurs relations avec l'Italie; dès l'été 1798, ils avaient fait campagne pour le col savoyard et, par le concours même ainsi apporté, avaient encouragé les Savoyards à accentuer leur propre propagande [2].

La question de l'aménagement des passages se posant en 1800 avec un caractère bien marqué d'urgence immédiate et de prochaine réalisation, les notables du Mont-Blanc avaient comme tactique tout indiquée de faire appel à ce même concours; ils ne s'en firent pas faute et eurent soin par ailleurs, dans les divers appels qu'ils adressaient aux pouvoirs publics, de fortement insister sur les intérêts génevois menacés par le Simplon :

« Genève, où se fait l'expédition de tout le commerce de la Suisse et de l'Allemagne pour l'Italie..... perdra ce moyen de prospérité. Les marchandises de la Suisse, de l'Allemagne et du Nord de la France éviteront Genève, tomberont, par Lausanne, Vevey et Aigle, à la cité d'Aoste et à Domodossola pour le Nord-Est de l'Italie..... La route du Simplon assujettirait, sur un territoire étranger, les liaisons commerciales entre l'Italie et la France septentrionale à l'action d'un gouvernement voisin et enlèverait à la France les gains du transit du commerce de la Suisse et d'une partie de l'Allemagne avec l'Italie. » Sans doute, dans leur désir de se trouver des répondants et des associés, les

---

[1] Sur le développement de la contrebande à Genève, plusieurs notes un peu antérieures à l'annexion aux Arch. de Savoie, L. 1051, l'une en particulier du 13 prairial an VI adressée par le général commandant dans les départements de l'Ain et du Mont-Blanc « au général en chef Bonaparte plénipotentiaire de la République française au congrès de Rastadt ».

[2] Chapuisat, *Le commerce et l'industrie à Genève pendant la domination française*, p. 383 sq.

Savoyards exagéraient quelque peu les choses; mais il n'y a pas de doute que leur argumentation ne fût à base solide; à ce moment même, en effet, la perspective de l'ouverture du Simplon et l'illusion que l'exploitation commerciale s'en ferait sous le régime d'une libre concurrence déterminaient comme une poussée d'ambition chez les Lausannois, tout fiers de leur liberté neuve et entamant de suite, en matière de voies de transit, cette lutte anti-génevoise [1] qui va dès lors et jusqu'à nos jours [2] leur constituer un programme et une doctrine; devant de tels agissements, les Génevois ignorant tout, eux aussi, du mode futur d'exploitation du Simplon ne pouvaient que s'en tenir à leur position de 1798 et qu'appuyer la campagne savoyarde en faveur du Cenis.

Le Mont-Blanc avait donc ainsi, dans les Lyonnais et les Génevois, des auxiliaires convaincus, fortement liés par la complicité des intérêts mutuels; d'un autre côté et d'outre-monts, il allait également recevoir un appui très décidé.

Lors de l'invasion austro-russe dans l'Italie du Nord, pas mal de patriotes italiens avaient jugé prudent de ne pas attendre les représailles et de passer les monts. Si, de la sorte, les membres du gouvernement provisoire établi dans le Piémont sous les auspices du Directoire étaient venus s'installer à Grenoble, une bonne partie des républicains, contraints pour leur sûreté de chercher un asile en France, avaient séjourné à Chambéry, y avaient trouvé un excellent accueil, avaient ainsi renoué les vieux liens du temps du régime monarchique; avec leurs amis chambériens, ils avaient agité les questions d'intérêt commun et nul doute que dans ces conversations ils n'aient alors donné au fait du Cenis une large place. Or les Piémontais une fois rentrés chez eux furent très vivement inquiets des intentions de

---

[1] Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais*. Volume 6, f° 58. Annexe à la note de Mangourit sur le Simplon; 19 pluviôse an IX (8 février 1801).

[2] De l'ouverture de cette route consulaire du Simplon à la bataille du Frasne-Vallorbe contre la Faucille.

Bonaparte visant à constituer le Simplon en voie principale des relations franco-péninsulaires et ils ressentirent d'autant plus douloureusement la chose que cette politique française du Simplon comportait comme entrée de jeu, et dès septembre 1800, la mutilation infligée à leur territoire par le décret restituant à l'intégrité milanaise les pays d'entre Tessin et Sesia. L'opinion turinoise vécut dès lors dans l'appréhension de voir le Cenis définitivement détrôné et le pays piémontais exclu à tout jamais des bénéfices du transit; par ailleurs, ceux des républicains qui s'étaient le plus compromis au service de la France crurent discerner dans la façon de faire de Bonaparte le dessein arrêté de diminuer politiquement et économiquement le Piémont de façon à pouvoir sans grand danger, et si la chose pouvait en quoi que ce fût faciliter les fins générales de la politique française, restituer le pays à ses anciens princes. Dans cette appréhension il y eut d'énergiques interventions auprès du gouvernement consulaire à la fois pour que la France gardât le Piémont et pour qu'elle assurât par le Cenis une liaison solide du pays piémontais au territoire français [1]. Par cette affirmation caractérisée de la faveur piémontaise à la cause du Cenis se trouvait pleinement reconstitué, pour mener la campagne au bénéfice du col, le solide faisceau d'intérêts divers qui en avaient, aux siècles précédents, assuré la fortune; cette conjonction d'efforts comportait toutefois un point scabreux : elle apparaissait avant tout comme une conjuration de Français de fraîche date, les Savoyards et les Génevois, avec des demi-étrangers, les Piémontais, partant comme une coalition un peu extérieure à laquelle seule la présence des Lyonnais fournissait une caution française; point faible que ne manquaient pas d'exploiter, pour les besoins de leur polémique, les adversaires du Cenis.

---

[1] Arch. Aff. Etr. *Correspondance Turin*, n° 279 f° 243. Requête de la commission exécutive du Piémont au général Jourdan, 20 vendémiaire an IX. L'on fait observer « que la communication directe entre la France et la Cisalpine... laisserait entièrement de côté le Piémont... qui se trouvera moins lié que la Cisalpine aux intérêts de la France ».

Assez vite d'ailleurs, les gens du Mont-Blanc précisèrent leur attitude : en bataille au début à la fois contre le Simplon et contre le Genèvre, ils comprirent — peut-être en furent-ils discrètement avertis — qu'à prolonger leur polémique contre le col valaisan ils feraient fausse route; qu'à vouloir lutter contre lui et les desseins si nets du Premier Consul touchant ce point, ils ne pourraient que nuire à leur propre cause. Ils se contentèrent dès lors de prendre acte et prétexte du zèle déployé et des sommes dépensées au bénéfice du col rival pour réclamer, en faveur de l'aménagement de leur passage à eux, un effort du même ordre et pour hausser, à la mesure même des très coûteux travaux du Simplon, l'évaluation d'abord ridiculement modeste faite par eux des dépenses nécessaires pour l'exécution de leur route [1]. Mais ils n'en furent que plus ardents à reporter contre les Dauphinois tout l'effort de leur polémique.

En apparence, ils en ont surtout aux Briançonnais et aux Hauts-Alpins qui, dès l'abord, se sont eux aussi remis en campagne, et à l'automne 1800 — presque au moment où les conseillers du Mont-Blanc entamaient la lutte, ont versé au dossier du débat un très important document, un mémoire sobre et clair, nourri de faits et de précisions où le premier préfet de Gap, Bonnaire, exposait, avec force et modération tout à la fois, les raisons d'ordres divers militant en faveur du Genèvre [2]. Mais en réalité, plus que contre le Genèvre et les Hauts-Alpins, c'est contre les citoyens de l'Isère et l'Oisans que les Savoyards tournent leurs efforts : contre l'Oisans dont seule l'ouverture — adversaires et partisans du Cenis l'avaient également compris — mettrait en pleine valeur le col dauphinois en lui permettant d'empiéter sur une partie de la sphère d'influence de son rival. Et ce sont les Grenoblois surtout que, sans daigner d'ailleurs se

---

[1] Le conseil général n'avait pas craint d'affirmer tout d'abord qu'avec 120.000 francs on pouvait avoir au Cenis une route parfaite.

[2] Mémoire du préfet Bonnaire, 21 vendémiaire an IX (23 septembre 1800). Arch. des Hautes-Alpes. Série S. *Dossiers de la route nationale 94.*

commettre directement avec eux, visent les Savoyards, ces Grenoblois qui, sans descendre aux polémiques ouvertes, ont fait commencer à Paris par leurs parlementaires une très active campagne. Prudemment — car on a affaire à forte partie — mais fermement c'est bien de ce côté que les Chambériens font front et sont en bataille. Par là ce conflit régional ressuscite en quelque mesure les vieilles luttes delphino-savoyardes, elles aussi en partie causées, pour inattendue que puisse paraître la chose, en tout cas singulièrement aggravées par une concurrence routière.

## III

Les historiens et les érudits se sont presque unanimement accordés à souligner le lien étroit qui, dès les origines, unit la fortune de la maison de Savoie à l'utilisation du Cenis, à la constitution, de la cluse de Chambéry à la plaine piémontaise par la Maurienne et le col, d'un véritable chapelet de domaines peu à peu organisés en un état gardien du passage [1]; mais peut-être n'ont-ils pas mis aussi fortement en évidence le parallélisme de dessein et de méthode que présente, avec celle même de l'état savoyard, la croissance du primitif état delphinal; les Dauphins de la première race, en effet, de leurs domaines épars sur une longue ligne : des bords du Rhône à la Haute-Doire,

---

[1] Du côté savoyard, c'est Saint-Genix (*Histoire de Savoie*, Chambéry, 1861, 3 vol.) et du côté piémontais, Cibrario (*Origines et progrès des institutions de la monarchie de Savoie*, Turin, 1855) qui ont les premiers mis en lumière ce point de vue que les travaux, tout à fait remarquables ceux-là, de M. de Manteyer sur les origines de la Maison de Savoie ont ensuite précisé pour les primes débuts (*Les origines de la Maison de Savoie en Bourgogne*, Rome, 1899, et, sous le même titre, un article dans le *Bulletin de la Société de Statistique de l'Isère*, 1904, p. 88-189). Il n'y a du côté dauphinois aucun travail du XIX[e] siècle qui offre, comme l'exposé de Saint-Genix pour la Savoie, un manuel commode et à peu près exact d'histoire régionale. Par ailleurs, le maître de l'école géographique française contemporaine, Vidal de Lablache, n'a pas manqué, avec sa pénétration ordinaire, de souligner le parallélisme de fortune des maisons savoyardes et delphinales (*Tableau de la géographie de la France*, p. 357 sq.).

d'Albon à Césanne et à Oulx par l'Oisans et le Briançonnais, avaient eu, eux aussi, l'ambition de constituer un état gardien d'un col, le Genèvre, et fondant sa fortune sur l'exploitation de ce col; ils s'étaient de la sorte, eux aussi, essayés au rôle de portier des monts. Et sans doute dans la longue rivalité qui met aux prises, au cours de luttes inexpiables, comtes de Savoie et Dauphins, interviennent pour la part la plus large les ordinaires causes des compétitions féodales, causes diligemment mises en lumière par les chroniqueurs et les historiens : querelles pour des terres et des fiefs, pour des projets de mariages noués et rompus, incursions réciproques pour des incidents de frontière compliqués de razzias et pillages; mais il n'est pas impossible d'y discerner aussi un élément bien particulier d'opposition par lequel tous ces conflits se trouvent singulièrement envenimés : la rivalité de fortune et de destinée de ces deux formations territoriales, au début toutes en longueur, pourrait-on dire, parallèlement étendues de la bordure occidentale des Alpes jusqu'aux débouchés orientaux de la chaîne, détenant chacune comme une tranche à peu près complète de la grande masse montagneuse et, tout au long accolées, multipliant par leur juxtaposition même les surfaces de friction et les occasions de disputes; dès lors et à un certain point de vue, la concurrence même des cols se trouve résumer cette interminable bataille; pour mener la lutte d'ailleurs, et dès le début, les Savoyards, par la possession de Suse, se trouvaient en position singulièrement favorable puisque, tenant le cirque où se trouve cette cité, ils maîtrisaient en même temps que l'issue du Cenis le point de passage obligé du vrai débouché du Genèvre.

A vrai dire — et voici très vraisemblablement la raison pour laquelle ce caractère si particulier de la rivalité delphino-savoyarde ne semble pas avoir été jusqu'ici suffisamment mis en lumière — bien vite, la seconde et la troisième race des princes dauphinois se détournèrent d'une ferme politique des passages alpins, orientèrent avant tout vers la vallée du Rhône leurs préoccupations d'avenir et laissèrent ainsi distancer fortement

le Genèvre par son rival savoyard; pareillement, les rois de France, quand ils recueillirent la succession delphinale, ne se soucièrent dès l'abord qu'assez médiocrement d'une pratique soutenue d'utilisation des cols de la région et ne réussirent point par la suite, même aux temps de notre grande expansion italienne, à pleinement dégager en parfaite netteté d'intentions et de desseins une politique des passages; toutefois, à diverses reprises reparut, avec le souci des routes par les hauteurs, la volonté de mettre les cols dauphinois en concurrence avec le Cenis et de garder par eux un contact avec l'outre-monts.

Tel fut en particulier le visible dessein du dauphin Louis, le futur Louis XI, dont la politique prudente et avisée, mais parfois aussi et à l'occasion audacieuse, en tout cas toujours tendue vers les possibilités de gains immédiats et solides, essaya, par un soin tout particulier donné au Briançonnais et au Queyras, de rouvrir de ce côté une voie commerciale française vers les pays du versant oriental [1]. Mêmes préoccupations aussi au temps de nos grandes aventures péninsulaires; et à ces préoccupations répond le rôle joué à ce moment par les Dauphinois et Grenoble lorsque l'Oisans redevint une de nos grandes voies d'accès vers l'Italie du Nord, à la fois sur Turin par le Genèvre et sur Saluces par les cols du Queyras; alors non seulement les petits gentilshommes dauphinois fournirent avec les Gascons leurs plus solides recrues aux armées royales guerroyant outre-mont, mais d'autres personnages encore, en Dauphiné, trouvèrent dans les guerres italiennes l'occasion d'un rôle marqué : ainsi, pour le gouvernement des pays transalpins soumis momentanément à la France, il fut fait appel à diverses reprises à des magistrats du parlement de Grenoble, plus à portée des territoires conquis.

---

[1] Cf. à ce sujet Pilot de Thorey, *Catalogue des actes de Louis XI relatifs au Dauphiné*, Grenoble, 1899, 2 volumes. Nombreux actes relatifs au commerce dans le Briançonnais et le Queyras et à la route du Viso (en particulier, II, n° 1343, 1794, et p. 315, note). Sur la route du Viso et le si curieux tunnel ouvert alors, Vaccarone, *Le pertuis du Viso, étude historique d'après des documents des Archives de Turin*. Turin, 1881, in-8°.

Par ailleurs, la réorganisation de l'Université de Grenoble, opérée en 1542 à l'instigation du gouverneur François de Saint-Pol, s'inspira des mêmes préoccupations d'utilisation du Dauphiné pour notre politique italienne : on espérait que cette Université, « par le passaige qui est par la dicte ville [1] », deviendrait un terrain de rencontre entre Français et Italiens, un foyer de propagande française vers l'Italie, vraisemblablement une pépinière d'administrateurs et comme une « école coloniale » par nos possessions d'au delà des Alpes. De fait, des Italiens, jurisconsultes et lettrés, y professèrent, et il est curieux de noter que la prospérité de cette institution, précaire du reste, ne survécut pas à l'échec final de nos entreprises italiennes. Mêmes soucis encore au temps du principat de Lesdiguières (1590-1621), l'homme peut-être qui eut la plus nette idée du rôle possible du Genèvre [2]; au XVII[e] siècle enfin, à l'époque de Louis XIV, on peut noter des efforts, intermittents il est vrai, tentés en opposition à la politique piémontaise pour constituer vers l'Italie un débouché commercial strictement dauphinois [3]. De la sorte et jusqu'au traité

---

[1] Manuscrit R. 80 de la Bibliothèque de Grenoble, cité par Prudhomme, *Histoire de Grenoble*, Grenoble, 1888, p. 331.

[2] Lettres de Lesdiguières aux échevins de Lyon, 9 et 20 mars 1596, leur annonçant que les marchandises venant d'Italie sur Lyon doivent désormais passer le Genèvre et non plus le Cenis : « Car puisque le chemin du mont Genèvre est le plus court et le plus aisé... il n'y aurait point de raison de souffrir que les intérêts du roi fussent privés de l'utilité de ce passage et que ceux d'un prince étranger s'en prévalussent ». *Actes et Correspondance du connétable de Lesdiguières* publiés par Douglas et Roman, Grenoble, 1873, t. I, p. 274 sq. De même sur les tentatives françaises d'alors, l'avis de la Chambre des comptes du Piémont au sujet des sels, 15 décembre 1617 (Arch. Tur. I. *Gabelle du sel de Savoie.* Dossier 2, n° 6) : « Sans l'occasion des Gabelles, l'on abandonnerait les passages du Cenis et du Petit-Saint-Bernard... et alors les conducteurs prendraient la route du mont Genèvre, accommodée par les Français à cette intention. »

[3] On trouve dans les dossiers du Dace de Suse l'écho des inquiétudes suscitées en Piémont par ces tentatives françaises notamment dans un mémoire (Dossier 4, n° 5) sur un « Projet de faire exiger à Suze ce qui se perçoit aux portes de Pignerol, 1671 » : « Ce projet... serait de bonne et fine politique puisque par là on rendra inutile le chemin nouveau de Pignerol que le roi de France (fait faire) dans la pensée que tout ce qui va en France d'Italie

d'Utrecht, la préoccupation d'un emploi de nos passages ne fut jamais complètement absente des vues françaises.

Mais cette politique française des voies vers l'Italie ne fut pas, comme celle de la maison de Savoie, une œuvre longuement mûrie, méditée passionnément et obstinément poursuivie; de l'utilisation de nos cols, il en alla quelque peu de même que de la mise en valeur de certains de nos ports atlantiques, pour laquelle firent défaut aux initiatives et aux préoccupations locales l'appui constant et le concours vigoureux du pouvoir central : l'Etat de Savoie-Piémont avait fait du souci des passages alpins sa raison d'être même, la monarchie française, au contraire, ne pouvait tenir une telle préoccupation que comme un point particulier de son action générale. Par ailleurs, l'intensité des initiatives locales ne fut pas de part et d'autre identique. Sans doute, il semble bien s'être toujours rencontré à Grenoble et en Dauphiné des gens parfaitement conscients de l'importance qu'eût présenté pour la fortune régionale la disposition constante et active de relations directes avec l'Italie par le haut pays briançonnais, mais il n'y eut sûrement pas au même degré qu'en Savoie et à Chambéry la conviction, constituée en quelque sorte à l'état de dogme, que les destinées de la province et de la cité étaient liées à la question des communications à travers les Alpes. Ainsi ce rôle que le Dauphiné, trop lointain malgré tout et trop peu influent dans l'ensemble du domaine monarchique français, ne parvenait ni à pleinement définir, ni à jouer continûment, la Savoie, au contraire, conservant une personnalité très caractérisée et gardant une singulière importance dans l'ensemble des états réunis sous la commune obéissance de ses princes, le tint à merveille, dans la pleine conscience de tout ce que représentait pour elle l'exploitation du Cenis. Au XVII[e] siècle,

---

passera par Pignerol, ce qui rendra la Savoie misérable. Si l'on fait exiger le droit à Suze, il est certain que les marchands qui y seront conduits avec leurs marchandises ne voudront pas retourner en arrière pour aller passer par Pignerol et par le nouveau chemin. »

ce furent de la sorte les membres les plus éminents du Sénat et de la Chambre des Comptes de Chambéry, les présidents Costa père et fils, le procureur général Chollet, le président Chamousset, eux-mêmes d'ailleurs interprètes des sentiments et des tendances de leurs compagnies tout entières, qui, délégués de leur maître, allèrent à Lyon et à Paris plaider et défendre la cause du Cenis, le faisant avec d'autant plus de zèle du reste qu'ils étaient en général directement et personnellement intéressés aux spéculations de tout ordre conjuguées à l'activité de la route [1]; et par ailleurs leur sollicitude ne fut jamais défaillante pour rappeler à leurs princes, chaque fois que s'en offrait l'occasion, le lien solide unissant au Cenis la fortune de la maison de Savoie. Ainsi, à une pratique française incertaine s'opposait la continuité la plus nette de dessein et de méthode. Rien d'étonnant, dès lors, si les essais intermittents d'offensive des cols dauphinois contre leur rival savoyard se soient terminés par l'échec caractérisé que constitue le traité d'Utrecht : Chambéry avait vaincu Grenoble.

Au début du XVIII^e^ siècle, il y avait donc eu très net triomphe du Cenis sur le Genèvre, et les habitants de Grenoble — peut-être était-ce juste sentiment de l'inévitable — semblent s'être assez franchement résignés à cette rupture totale de tous rapports avec les au-delàs des monts, et avoir accepté pour leur ville qu'elle se contentât désormais d'être une capitale provinciale au point de confluence des grandes vallées intérieures des Alpes françaises [2]. Toutefois, cette complète oblitération de tout rôle

---

[1] Les documents des missions Costa, Chollet, etc., sont aux dossiers du Dace de Suze, n^os^ 1, 2 et 3. Sur la participation des membres du Sénat de Savoie aux affaires de roulage et de commerce, des détails nombreux dans les dossiers *Gabelle du sel de Savoie*. Arch. Tur. I.

[2] Ce fut, semble-t-il, une idée assez répandue au XVIII^e^ siècle dans les milieux dauphinois que les grandes perspectives de développement économique se trouvaient désormais surtout dans le Dauphiné rhodanien et au bénéfice de Valence, que Grenoble, au contraire, devait se restreindre surtout au rôle de centre administratif, judiciaire et intellectuel. Ce point de vue pusieurs fois présenté au cours du siècle trouve son expression particulièrement nette dans un mé-

transalpin nuisait très certainement à Grenoble; un lent mais sûr déplacement d'influence ramenait peu à peu du Haut vers le Bas-Dauphiné le centre de gravité de la province — chose fâcheuse pour Grenoble avant tout capitale des pays montagnards. En particulier, et c'est ici que la chose devient curieuse, cette prépondérance du Bas-Dauphiné avait procuré, touchant d'autres routes, des effets au moins imprévus et pour la neutralisation desquels les Grenoblois avaient été amenés non plus à s'affronter avec les Chambériens, mais à lier partie avec leurs anciens ennemis savoyards; renversement d'attitudes que pour sa netteté et son imprévu à la fois il n'est pas sans intérêt peut-être de mettre ici en évidence avec quelque détail.

L'on a marqué que Genève était devenue, au XVIIIe siècle, le point de confluence de plusieurs transits et qu'en particulier la commission génevoise s'était constituée l'intermédiaire entre les ports méditerranéens et le plateau suisse; tout spécialement, les courtiers génevois et marseillais avaient de nombreux rapports d'affaires et, par les transactions engagées de ce fait, alimentaient un fort important roulage entre les deux villes.

Il eût semblé naturel que ce commerce strictement franco-génevois utilisât, pour l'acheminement de ses expéditions, des routes exclusivement françaises. Il n'en était rien : les communications entre le Midi de la France et Genève étaient singulièrement gênées dans les parages immédiats de cette dernière ville du fait des servitudes et des enclaves que le traité de Lyon avait laissé subsister au bénéfice de la Savoie sur la rive droite du Rhône, en particulier vers la montagne du Crêt d'Eau. A ces

---

moire général sur la province qu'établirent en 1787 les bureaux de l'Intendance : « Valence, qui est sur le Rhône et où l'on construit un très beau quai, est dans la plus belle position pour avoir un commerce d'entrepôt avec les provinces méridionales et celles du Nord; mais il y a une université qui y entretient le goût de l'étude des lois et de la chicane; l'on ne pourrait rien faire de mieux que de la transférer à Grenoble où il y en a eu une autrefois; elle serait alors sous les yeux du Parlement. » Arch. de l'Isère C. Liasses non cotées.

enclaves, les gens de Turin n'avaient jamais voulu renoncer, dans le dessein à peine dissimulé de contrôler de la sorte, tout en les gênant, certaines communications françaises avec les régions helvétiques, de surveiller à la fois et le grand trafic du royaume vers Genève et les relations régionales très actives de certains pays à blé, Bresse et Bas-Dauphiné, grands exportateurs de grains vers le plateau suisse. Ils avaient vu juste : lorsqu'au XVIII[e] siècle le réseau routier français fut véritablement recréé et mis au point par une réfection complète, les ingénieurs se heurtèrent, pour l'organisation des routes vers Genève, aux enclaves savoyardes du Crêt d'Eau laissées systématiquement par leurs possesseurs dans un état de viabilité médiocre, cherchèrent à tourner la difficulté, finalement durent y renoncer. Fait d'autant plus grave qu'il coïncidait avec un changement radical dans la technique des transports et le remplacement des bêtes de somme, très largement employées précédemment, par des voitures à roues d'un type de plus en plus lourd et puissant, exigeant pour circuler des voies parfaitement aménagées. La persistance sur quelques points de la rive droite de la souveraineté savoyarde entravait ainsi radicalement tout effort déployé pour adapter à la circulation roulière la rive française du Rhône, du Bugey vers Genève et le pays de Gex [1].

Excellente affaire pour les Savoyards assurés d'avoir, par leurs

---

[1] Dès le début des grands travaux routiers poursuivis du côté français se trouve signalée cette mauvaise volonté des Savoyards à l'aménagement de leurs enclaves. « Il conviendrait... d'élargir ce chemin (du Crêt d'Eau)... Les Savoyards ont tant reculé les haies de leurs héritages qu'ils n'ont laissé que 8 ou 9 pieds de largeur à ce chemin, de manière que, de deux voitures qui se rencontrent, il faut en reculer une jusqu'à quelque endroit où la roche a garanti la largeur du chemin. » Devis de Louis Poncet, inspecteur des Ponts et Chaussées, 1742. Arch. de l'Ain, C. 1040. Dès le début aussi se trouva signalée la désertion parallèle des routes françaises au bénéfice des routes savoyardes. « Il y a des hôteliers qui ont quitté leurs établissements en Bugey et se sont établis à Frangy en Savoie pour profiter de l'établissement de la route en pays étranger. » Rapport sur la route de Lyon à Genève, 1739. *Ibid.*, C. 1063. Sur la route du Crêt d'Eau à cette époque, nombreux renseignements dans les Arch. de l'Ain, Cartons de la série C, cités à la bibliographie.

routes du duché, le transit marseillais vers Genève, et qui apportaient leur soin à maintenir dans le plus mauvais état possible les chemins à la traversée de leurs enclaves de la rive droite, à donner au contraire toute leur sollicitude aux voies complètement leurs; mais excellente affaire aussi pour les habitants de Grenoble dont la ville se trouvait former de la sorte une importante étape de roulage vers la cité du Léman. Les lourdes charrettes provençales, en effet, quittaient à Valence le couloir du Rhône, obliquaient sur Romans et arrivaient à Grenoble où elles acquittaient un droit de péage dont les produits, grossis au fur et à mesure de l'intensification des rapports massilio-génevois, constituèrent dès lors un des principaux revenus des finances municipales; de la capitale dauphinoise et par l'ample couloir longitudinal, qui introduit entre les Préalpes et les grands massifs une voie largement ouverte de circulation aisée, les voituriers ensuite atteignaient Chambéry en deux étapes et de là, par les faciles passages d'Aix, Rumilly, Annecy, gagnaient Genève, dont les relations avec le grand port méditerranéen se trouvaient ainsi organisées pour le plus grand profit commun des Grenoblois et des Chambériens [1].

Cet emprunt d'un territoire étranger pour les relations des ports nationaux et des pays helvétiques ne laissait pas toutefois que de paraître singulièrement fâcheux aux milieux politiques français; aussi ces derniers donnèrent-ils leurs soins, dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, à modifier cet état de choses. L'on sait l'effort patient et continu apporté par la diplomatie du cabinet de Versailles, sous Choiseul et Vergennes, pour rectifier le dessin de notre frontière du Nord-Est, aux confins de l'Empire et de nos possessions lorraines et alsaciennes et poursuivre sur ce point une politique caractérisée de regroupement et de régularisation [2]. Or — et la chose est moins connue — des préoccu-

---

[1] Arch. départ. de Savoie. Série C. Cartons nos 503-504. Surtout Arch. Tur. II². Dossiers : *Ponts et routes de Savoie.*

[2] Le travail de regroupement de notre frontière du Nord-Est au XVIIIe siècle,

pations de même ordre inspiraient au Sud-Est et vers les Alpes la politique française, préoccupations qui se précisèrent plus impérieuses lorsque les incidents dont s'accompagna, en 1755, la capture de Mandrin furent venus démontrer l'urgence d'une ligne de démarcation mieux définie, entre France et Savoie, que la frontière du traité de Lyon. On profita des circonstances d'ordre général, en particulier du renversement des alliances, pour amener la cour de Turin à se prêter à un accord de cet ordre, à souhait propice pour lever toutes les hypothèques pesant sur la rive française du Rhône. C'est ce qui fut procuré en effet : au traité de rectification conclu à Turin le 24 mars 1760, les négociateurs français eurent soin d'exiger la disparition de toute emprise savoyarde sur cette rive droite. Liberté était dès lors rendue aux administrateurs et aux ingénieurs du roi d'organiser à leur pleine convenance, le long du fleuve, une voie d'accès française vers Genève et le plateau suisse [1]; dès l'année suivante l'on s'attaquait à la route du Crêt d'Eau; en 1764 on l'achevait [2].

---

a été étudié dans le tome premier des Travaux du Comité d'étude *L'Alsace-Lorraine et la frontière du Nord-Est*, Paris, Imprimerie Nationale, 1918.

[1] Arch. Aff. Etr. *Correspondance Turin.* Volume 233, f° 194. Note de Bourcet contemporaine du traité d'échange de Turin et relative à la route.

[2] La répercussion qu'aurait, en matière de routes, le traité de rectification de frontière avait été bien prévue du côté savoyard : « Si l'on en croit certains bruits qui se répandent sur la frontière, la cour de France doit obtenir bientôt l'agrément de faire réparer la portion du chemin de la montagne du Crêt d'Eau qui est sur Savoie ; quelques-uns disent même qu'il est question d'un échange de terrain ; ce sont des discours que l'on tient depuis quelques mois en France relativement à l'envie qu'on aurait qu'ils s'effectuassent. » (Information sur les routes de Lyon à Genève, probablement rédigée en 1758 ou 1759. *Dossiers de l'Intendance générale de Savoie.* Arch. de Savoie, C. 503.) L'historique circonstancié et très précis de la route du Crêt d'Eau est donné dans une lettre de l'ingénieur de Saint-André du 20 septembre 1764 : « Le seul avantage du traité d'échanges est la réunion de la montagne du Crêt d'Eau, parce que les provinces de Bresse, Bugey et pays de Gex avaient fait des dépenses immenses pour l'établissement de la route de Lyon à Genève, et l'on n'en jouissait pas à cause de cette montagne... car la cour de Turin, pour obliger à passer par Chambéry, Annecy, ne faisait faire aucune réparation par ce chemin... en sorte qu'à peine pouvait-on y passer avec les voitures

C'est alors que se forma, pour se préciser surtout lorsque la cour de France eut l'ambition d'organiser à Versoix [1] une place strictement française de transactions avec la Suisse, le plan d'aménager de la France méridionale vers le plateau helvétique un système de communications pleinement autonome; ce plan se liait en outre à des préoccupations stratégiques visant, au travers du grand fleuve jusque-là malaisément franchissable dans cette partie de son cours, à assurer une liaison stable et sûre entre les provinces jurassiennes et alpines, entre la Comté, la Bresse et le Dauphiné; il impliquait comme condition essentielle la mise en état des passages sur le Rhône en aval du confluent avec le Guiers.

Le développement de tels desseins comportait, vers la nouvelle route du Crêt d'Eau [2], vers ce chemin purement français remontant désormais la rive droite du Rhône, deux voies d'accès nouvelles aussi : l'une se détachant à Romans de la route tendant de Valence à Grenoble devait parcourir les solitudes sylvestres du Chambarant, atteindre la Bièvre et la traverser d'équerre, puis, cheminant à travers les buttes et les mouvements de terrain du Bas-Dauphiné, par Bourgoin et la région des étangs, arriver à un pont, le pont du Sault, que l'on se proposait

---

du pays qui ne portaient que deux quintaux de marchandises... aujourd'hui passent les plus grosses voitures... La route de la montagne du Crêt d'Eau devient une des plus fréquentées de ces provinces... Les habitants de la capitale parcourent avec agrément et vitesse ces belles routes pour leur santé ou leur plaisir, visitant Voltaire ou Tronchin, les seuls objets de leur voyage. » Arch. de l'Ain, C. 1069. Les habitants des pentes du Crêt d'Eau trouvèrent singulièrement lourde l'obligation d'entretenir en bon état la nouvelle route; dans une lettre du 2 mai 1766 ils se présentent comme « pauvres Savoyards nouvellement réunis et absolument écrasés par les corvées nécessaires à l'entretien de la route ». *Ibid*, C. 1071.

[1] Sur Versoix, l'étude précise et substantielle de Blösch : Die Erbauung der Stadt Versoix, *Jahrbuch für Schweizerische Geschichte*, 1879; et celle plus récente de F. Caussy, *Voltaire seigneur de village*, p. 214-266.

[2] Sur les routes par le Bas-Dauphiné, Arch de l'Isère. Série C. Cartons de la route de Valence en Bugey; de même, délibérations de la ville de Romans des 29 juillet 1772 et 30 novembre 1773. Arch. de Romans, BB. 46, f° 127 et f° 136, cf. aussi Caussy, *Voltaire seigneur de village*, p. 223-233.

de bâtir sur le Rhône en un point de resserrement accentué du lit du fleuve; l'autre voie, se branchant plus au Nord sur la même route de Valence à Grenoble, de Moirans tendant à Voiron et longeant les Préalpes dans la région de bordure, devait, par Paladru, les Abrets et Aoste, atteindre et passer le Rhône au bac de Cordon; l'une et l'autre, mais cette dernière surtout, étaient appelées à constituer les routes normales du roulage français vers le plateau suisse; l'une et l'autre se trouvaient destinées aussi à vivifier une partie du Bas-Dauphiné délaissée jusque-là et quelque peu négligée entre, d'une part, le Dauphiné de Grenoble et des montagnes et, d'autre part, le Dauphiné du couloir rhodanien. Par là, en même temps que l'intérêt général de soustraire le trafic franco-helvétique à la nécessité d'un trajet en terre étrangère, se serait trouvée satisfaite une fin d'intérêt provincial.

Mais la chose menaçait à la fois les gens de Chambéry et les gens de Grenoble, risquant également de perdre le bénéfice du roulage provençal, et alors s'étaient organisées entre les uns et les autres, malgré la séparation politique, une combinaison d'efforts et comme une conspiration tacite pour retenir ce transit dont ils retiraient respectivement d'importants bénéfices. Il y eut là une de ces muettes ententes [1] que nul pacte ne consacre, que nulle

---

[1] L'on peut se demander d'ailleurs s'il n'y eut pas au moins oralement des échanges de vues. On trouve aux Arch. départ. de la Savoie la lettre que voici (Carton 503 de la série C) adressée de Turin, le 27 juillet 1776, par le comte Botton de Castellamont à l'Intendant général de la Savoie et prescrivant l'envoi d'un émissaire à Grenoble pour s'inquiéter de l'affaire : « Le commerce de Genève et d'une partie de la Suisse avec la Provence se fait actuellement par Chambéry et Grenoble... Or, les Français se proposent de faire un pont au Sault du Rhône. Il n'est pas possible que la généralité de Grenoble ne soit pas instruite des détails de ce projet... Je souhaiterais donc que M. Garnier s'informe à Grenoble, sous le plus inviolable secret néanmoins et par manière de conversation seulement : 1° de tous les lieux par lesquels doit passer la nouvelle route projetée par les Français; 2° de leur éloignement d'un endroit à l'autre, de manière à ce qu'il soit en état de me dire d'une manière précise, non seulement la longueur de la nouvelle route, mais encore le nombre d'heures que les grandes voitures emploieront à la suivre. Je vous prie, Monsieur, de ne pas remettre ma lettre aux secrétaires de votre bureau et de la conserver à

convention n'enregistre, mais que scelle plus fortement que toute garantie formelle le lien solide du commun profit, entente assez analogue au fond à celles qui, en matière de politique de transport, conduisent aujourd'hui des organisations ferroviaires en lutte avec des concurrents nationaux à chercher contre ces derniers des alliances au delà des frontières, et à se concerter à cette fin avec des entreprises étrangères intéressées aussi, pour leur part, à mener cette bataille.

Le rôle principal avait été joué dans cette affaire par les Grenoblois manœuvrant les bureaux de l'Intendance naturellement portés à voir avant toute chose les intérêts du chef-lieu de la généralité [1] : de la sorte fut organisée contre les projets de route par le Bas-Dauphiné et contre les passages du Rhône une sorte d'obstruction administrative qui en retarda longtemps la mise en train. Mieux encore, quand les ordres formels du pouvoir central eurent abouti à l'aménagement du bac de Cordon et que le Ministère de la Guerre, précisément pour briser les résistances locales, eut, sur son budget propre, fait construire le pont du Sault, un sûr procédé d'inhibition fut mis en œuvre : on négligea d'entretenir du côté méridional les abords immédiats de ces passages de façon à en interdire l'emploi; et comme les gens du Bas-Dauphiné ne manquèrent pas de relever le procédé, l'on étouffa de telle façon leurs doléances dans les bureaux de l'Intendance que ces plaintes ne réussirent à se faire jour qu'une fois commencés les événements révolutionnaires [2], si bien que

part et en lieu sûr. » De même qu'il y a eu envoi d'émissaire pour s'informer, il y a pu avoir envoi ultérieur d'autres agents pour négocier oralement.

[1] En ce qui touche la plus occidentale de ces deux routes, celle aboutissant au pont du Sault, il faut aussi faire intervenir, dans l'obstruction menée contre elle, à côté de l'hostilité de Grenoble, celle très active aussi des villes du Rhône, aussi bien de Lyon que des agglomérations dauphinoises du fleuve : « ...Les villes de Vienne, Valence, Saint-Vallier ont réuni leurs efforts contre ce chemin. » Pétition de la commune de Roybon, 10 janvier 1793. Arch. de l'Isère, L. 693-694.

[2] Cf. en particulier les délibérations de la municipalité de Bourgoin relatives à la route du Sault du Rhône, 11 décembre 1791; les délibérations de la muni-

pour saisir et relever la manœuvre grenobloise, c'est aux documents émanés d'en face, des gens du Bugey, qu'il faut nous adresser[1]. De leur côté, les administrations savoyardes tenant

---

cipalité de Soleymieu pour la route du pont du Sault, 28 avril 1792. Arch. de l'Isère. Série O. *Routes*. Dossier *Généralités*. De même, la délibération de la municipalité de Crémieux du 12 septembre 1790 : « La route (vers le pont du Sault) réclamée avec tant d'insistance doit partir de Bourgoin... Sur le pont, à la part du Bugey, une grande et belle route y prend naissance... que la sagesse de l'administration de la province, ci-devant régie en pays d'Etat, avait fait ouvrir pour recevoir celle du Dauphiné que la nature et les besoins semblaient solliciter. Le pont du Sault, à présent inutile à la contrée, lui deviendrait avantageux. » Arch. de l'Isère, L. 496.

Parmi les localités les plus ardentes à protester, au début de la période révolutionnaire contre la politique routière de Grenoble, il faut mentionner Voiron, dont le développement industriel s'était affirmé les années précédentes, et qui souhaitait constituer elle-même une étape importante du transit vers Genève, en même temps que fixer vers elle, par des routes, l'orientation économique de toute la région de la Chartreuse. « Un administrateur du département a proposé d'ouvrir un embranchement (de Voiron en Savoie par Saint-Laurent-du-Pont) pour abréger et faciliter la communication de Provence en Savoie, à Genève et en Suisse ; la route proposée serait en effet plus courte et moins montueuse ; elle procurerait un débouché aux troisième et quatrième cantons du district de Grenoble... et une communication avec celui de Voiron qui est très considérable par son étendue, sa population et son commerce. » Rapport Royer sur les travaux publics à l'Assemblée administrative du département de l'Isère siégeant à Vienne le 12 décembre 1790. Arch. de l'Isère, L. 479.

[1] On a retenu, entre de nombreuses autres, les plaintes précises suivantes venant du côté du Bugey. L'ingénieur de Saint-André écrit en date du 21 juillet 1765 (Arch. de l'Ain, C. 1069) : « La question du bac de Cordon est en suspens depuis 1756... Maintenant que M. Bouchet (un inspecteur des Ponts) s'occupe autant du Bugey que du Dauphiné, il faut espérer qu'il daignera enfin prendre en considération ce projet. » En 1782, les syndics du Bugey exposent que la question du bac est toujours au même point (*Ibid.*, C. 1091). Voici enfin la plainte d'un gentilhomme du pays le marquis d'Harancour qui écrit à l'intendant : « Il existe dans la partie du Bugey qui est dépendante de votre généralité, une chose si extraordinaire qu'à peine peut-on se le persuader, même après avoir été sur les lieux. » Et il expose l'affaire du pont du Sault (Lettre du 22 décembre 1781 à Feydeau de Brou. *Ibid.*, C. 1091).

Par ailleurs, une lettre de l'intendant de Bourgogne, Feydeau de Brou, à son collègue du Dauphiné, en date du 9 août 1781, fait également état des paintes des Bugeysiens, réclamant l'installation du bac de Cordon dans de bonnes conditions de fonctionnement : « Le Bugey n'a cessé jusqu'à présent de représenter à mes prédécesseurs et à moi-même la perte qu'il éprouvait en voyant dériver insensiblement par la Savoie tous les voituriers de Provence.

leur rôle dans cette partie donnaient tous leurs soins à maintenir en mauvais état les ponts sur le Bas-Guiers pour empêcher que les rouliers de Provence, en vue d'obvier aux difficultés du passage de Cordon, ne vinssent, une fois le Guiers passé sur ces ponts, franchir le Rhône à Pierre-Châtel et utiliser de la sorte, au prix d'un court crochet en terre savoyarde, les routes françaises du Bas-Dauphiné et du Credo. Ainsi, pour le plus grand bénéfice des Grenoblois et des Savoyards, et l'intérêt particulier l'emportant nettement sur la solidarité nationale, se trouvaient brimés les gens du Bas-Dauphiné et du Bugey [1].

---

Il serait d'une nécessité pressante de faire provisoirement quelques ouvrages qui invitassent ces voituriers à reprendre une route établie à grands frais en Bugey par Cordon. » Arch. de l'Isère. Série C. Dossiers *Ponts* n° 2.

[1] Il est naturellement difficile de trouver dans les documents officiels l'exposé et l'aveu d'une pratique de cet ordre, d'autant que, de part et d'autre, les administrateurs locaux devaient dissimuler à leur gouvernement les initiatives très particulières qu'ils se trouvaient amenés à développer ; quelquefois ils laissent entrevoir l'état des choses existant, en ayant soin de reporter à la partie adverse la responsabilité exclusive d'une situation résultant d'une entente réciproque tacite. Par exemple, pour faire échouer un projet de route de Saint-Genix à Seyssel, contraire aux intérêts de Chambéry, l'intendant général Vacca invoque le mauvais état du pont de Saint-Genix, mauvais état dû, à l'en croire, à la seule hostilité des Français : « Il est bien vrai que la France, par le traité du 24 mars 1760, est tenue d'entonner le Guiers sous ledit pont... cela a bien été exécuté dans le temps du traité, mais par la construction des digues si faibles qu'à la première crue du torrent, elles ont été emportées, et que le torrent est revenu à son état primitif... Les Français feront toujours de mauvaises digues, surtout s'ils s'aperçoivent de l'ouverture de cette route. » *Rapport du 15 mars 1777*. Arch. départ. de la Savoie, C. 503.

Pour tous les ponts de la région d'ailleurs, en particulier ceux du Rhône, il y aurait à rechercher comment leur entretien ou leur abandon a été commandé par la concurrence de la Savoie, du Dauphiné et du Bugey à capter le transit ; une véritable politique administrative fut exercée à leur endroit. Cf. à cet égard une lettre de l'intendant général de Savoie, Sacchi, au ministre piémontais De Cravanzane, lettre où il expose sa vaine insistance auprès de l'intendant de Bourgogne, Feydeau de Brou, pour la réparation de la partie française du pont de Seyssel : « J'ai toujours plus lieu de penser que cet intendant... n'est guère dans l'intention de faire mettre en état le pont de Seyssel... En revanche, j'en agirai de même pour ma part à l'endroit du pont de Grésin, de la partie savoyarde duquel M. de Feydeau demande la réparation ». Arch. Tur. II². Chapitre 57 du classement. Dossier 628. *Correspondance de Savoie*.

Il est possible que la collusion entre les gens des deux capitales ait été poussée plus loin encore : la mise en parfait état d'exercice du bac de Cordon eût exigé, en amont, l'endiguement et du Guiers et du Rhône, et la chose, dans d'autres intentions d'ailleurs, avait été décidée par les gouvernements respectifs qui avaient conçu ce travail comme une œuvre de longue haleine à concerter en commun entre les administrations savoyarde et française. Or, à étudier la marche des réalisations, à noter l'allure de certaines opérations s'y rapportant, l'on peut se demander si les bonnes volontés des fonctionnaires locaux ont, en la matière, été effectives, et si pratiquement ces derniers ne se sont pas assez complaisamment et réciproquement prêtés à une tactique dilatoire visant à retarder le plus possible l'achèvement des travaux; et ce, avec l'arrière-pensée commune de rendre aussi difficile que possible le fonctionnement de ce bac de Cordon également détesté, d'atteindre, ce faisant, cette route du Credo, « la superbissime [1] », comme la qualifiaient ironiquement les Savoyards, odieuse au même titre et aux Grenoblois et aux Chambériens [2].

Cette collusion de fait, que l'on se croit fondé à discerner dans l'affaire des digues sans pouvoir directement l'atteindre ni la démontrer péremptoirement, s'avère en tout cas, et de façon indéniable, dans un autre ordre d'opérations visant de même à tenir en échec la politique générale française en matière de voies de transit.

Autant et plus encore que le cabinet de Versailles, les fermes générales, très directement intéressées à empêcher le commerce

---

[1] L'expression est employée dans un « mémoire concernant la poste de Genève à Lyon dressé par ordre de M. le marquis 'Aigueblanche », mémoire rédigé peu après l'ouverture de la route (Arch. Tur. II². *Ponts et routes de Savoie*) ; le document ajoute : « Les subdélégués et inspecteurs de France sont d'une attention sans égale à faire réparer les dégâts, sitôt qu'il s'en produit à la route du Crêt d'Eau. »

[2] Sur la marche des réalisations en ce qui touche les travaux du Guiers, nombreux détails dans les liasses non cotées de la série C des Arch. de l'Isère. *Liasse des digues du Guiers.*

français vers Genève d'utiliser d'autres voies que les routes strictement françaises, cherchaient à détourner les rouliers provençaux du passage par la Savoie et avaient, dans cette intention, mis en œuvre une série de dispositions très étudiées. Si strictes toutefois que fussent ces dernières, elles étaient pratiquement tournées et transgressées grâce à des complicités savoyardes, et en particulier de la façon que voici : les marchandises à destination de Genève et de la Savoie étaient, au dernier bureau français sur la route de Grenoble à Chambéry, soit à Chapareillan, présentées sous des lettres de voitures et des expéditions fictives comme adressées à des Savoyards [1]; admises à la sortie hors de France, elles poursuivaient ensuite leur route vers leur véritable point d'acheminement, grâce à une pure et simple substitution de papiers opérée, avec l'aveu des douaniers piémontais, au premier bureau rencontré, soit celui des Marches. Un tel mode d'opérer exaspérait naturellement les employés des fermes françaises qui, à Chapareillan, s'efforçaient, par des procédés divers, de traverser la manœuvre. Or, d'une part les Gre-

[1] « Venant de Provence et de Languedoc... il est passé l'année dernière plus de 20.000 balles par la seule route de Chapareillan... nonobstant les difficultés qu'on fait en France de les laisser sortir à destination de Genève, et qu'on soit obligé d'emprunter les adresses des négociants de Savoie, ce qui ne saurait être ignoré de la France. L'on sait que les commis de France ne l'ignorent pas... Dans le cas de plus grande rigidité de leur part, on rappelle ici de mettre en usage la proposition que M. l'intendant général comte de Capris et la direction des gabelles ont déjà faites et qui consiste à laisser introduire les marchandises par des billets de consigne, sous le nom de négociants savoyards avec lesquels les Génevois s'entendraient. » (Rapport du 5 octobre 1771 des bureaux de l'Intendance générale. Arch. de Savoie, C. 503). « La France pour obliger les Génevois à faire passer par les routes de France les marchandises de Provence, défend aux maîtres des derniers relais de donner quittance pour l'exportation en Savoie... Bien qu'on ait réussi à éluder cette prohibition, par l'accord entre Génevois et Savoyards, faisant expédier les lettres de voiture au nom des Savoyards et déposer les marchandises aux douanes de Savoie où les Génevois, profitant de la plus grande commodité de nos routes, viennent les prendre... cela ne laisse pas que de gêner le commerce. » Sentiments du Conseil des finances sur les moyens de procurer de l'argent aux Ponts et Chaussées, février 1871. Arch. Tur. II². *Ponts et routes de Savoie.*

noblois — et l'Intendance les appuyait, au moins tacitement — cherchèrent à diverses reprises à surprendre en la matière la bonne foi et la vigilance des ministres français [1] pour obtenir, par eux, une pratique moins rigoureuse de la part des commis des fermes. Surtout et d'autre part, les autorités du duché donnaient parallèlement leurs soins à ce que la vigilance des douaniers français, en ce qui touche le transit de Genève, fût, dans la plus large mesure possible, déjouée et neutralisée [2]. En somme, une parfaite concordance d'efforts, dont il est loisible de supposer qu'elle n'était peut-être pas purement fortuite.

La poursuite, à l'encontre des intentions du pouvoir central, d'une politique à fins très particulières amenait ainsi les Gre-

---

[1] « Ce qui forme un objet essentiel des revenus du péage de Grenoble ce sont principalement les marchandises de passage destinées à Genève et à la Suisse... La ferme du péage perdrait beaucoup de sa valeur si les voituriers prenaient une autre route... Ils ont déjà commencé et prétendent y être forcés par la rigueur dont on use au bureau des fermes de Chapareillan dans la visite des marchandises qu'on force les voituriers de décharger entièrement pour les vérifier et les peser, ce qui ne se pratique de cette façon dans aucun autre bureau... Si, du moins, quand on a fatigué et fait perdre un temps considérable aux voituriers par les visites vexatoires, les employés les aidaient à recharger leurs charrettes ! Mais ces malheureux sont livrés à eux-mêmes dans un grand chemin où ils ne trouvent pas de monde ou n'en trouvent qu'à grands frais pour les aider à recharger... Il n'en faut pas tant pour détourner les voituriers de cette route dont ils sont presque la seule ressource par la consommation des denrées qui n'ont pas d'autre débouché. On peut donc dire qu'autant l'intérêt public que celui de la ferme de cette ville exigent de votre justice, Monsieur, que vous vouliez bien donner ordre pour faire cesser ces sortes de vexations d'autant plus condamnables que dans aucun autre bureau de ferme, l'on ne voit rien de semblable. Sur un placet qui vous a été présenté à ce sujet, vous aviez bien voulu charger M. de Vente, fermier général, en tournée dans cette province, de faire cesser ces abus. Mais il ne l'a pas fait ou ses ordres n'ont pas été exécutés. Daignez donc, Monsieur, renouveler le vôtre. » Lettre de la ville de Grenoble à Necker, 31 août 1778. Arch. munic. de Grenoble, CC. 1302.

[2] « Le bureau des Marches est mal placé en ce moment... trop près de la frontière... Les gardes ambulants français sont toujours à regarder et à épier les opérations de notre commis... Il y aurait lieu de transférer le local et d'y organiser complètement la prise des passavants pour Genève. » Projet de l'intendant général Sacchi pour l'établissement d'un bureau des douanes au bourg des Marches, février 1784. Arch. Tur. I. *Commerce en général*. Dossier 4, n° 7.

noblois à assumer des initiatives assez spéciales et que l'on peut juger quelque peu aventurées; du côté chambérien, n'était pas absente une certaine analogie de situation qui — bien moins caractérisée — était pourtant de nature à conseiller aussi aux défenseurs des intérêts locaux une grande souplesse d'allures. La Savoie, en effet, pour la recherche et la défense du transit venant de France à destination de Genève ne pouvait absolument faire fond sur le concours des ministres de Turin et se trouvait obligée de compter surtout sur elle-même.

Dès le siècle précédent, l'on avait pris l'habitude, dans les milieux piémontais, de faire une distinction accusée, quant à l'attitude à tenir à leur endroit, entre les courants commerciaux dont la Savoie était le siège, l'un venant d'Italie par le Cenis et la Maurienne et qui, du fait de la communauté des profits, accentuait la soudure entre les domaines des deux côtés de la chaîne, l'autre ayant comme point de départ et d'aboutissement le Dauphiné et les pays suisses et intéressant la seule Savoie à l'exclusion du Piémont [1]. Cette discrimination, les gouvernants de

---

[1] On trouve à cet égard pour le XVII[e] siècle des renseignements abondants dans les dossiers du *Dace de Suse*, notamment au dossier 1, n° 1. Mémoires sur le Dace, 1674. « On appelle marchandises de traverses ou voitures de traverses celles qui se font depuis Genève et depuis la frontière de Bourgogne, Suisse, pays de Gex, Bugey et Dauphiné, pour aller d'un lieu à l'autre en traversant la Savoie, car il y a beaucoup de marchandises qui viennent de Marseille et autres pays de la Provence, Limousin, Auvergne et Languedoc, qui se portent en Dauphiné et de là par la Savoie et Genève, en Suisse, au comté de Bourgogne, comme au contraire il y a beaucoup de marchandises qui viennent d'Allemagne, de Suisse, du comté de Bourgogne qui entrent en France par le Dauphiné en traversant la Savoie et de là se répandent en Provence et Languedoc et même dans le Levant... » Or, l'on se plaignait en Savoie que les ministres de Turin n'eussent que peu de sympathie pour ce transit là : « S'il n'est pas aussi considérable que celui d'Italie en France, il ne laisse pas que d'être beaucoup utile aux sujets savoyards, tant par la commodité qu'il donne aux provinces sur lesquelles se fait ce passage, les plus misérables de deçà les monts, de débiter leurs denrées qui ne peuvent être portées sur la route d'Italie que parce que c'est le seul moyen à tout cet état de débiter le fruit des montagnes et les autres marchandises du cru du pays que les marchandises du Dauphiné, Provence, Languedoc prennent dans Genève et Chambéry, revenant des villes de Bâle et de Zurich ou de plus loin. » (*Ibid.*)

l'Etat piémontais la faisaient plus nette encore depuis l'intensification des rapports entre Marseille et la Suisse, se demandant s'il était bien de l'avantage supérieur et général de l'Etat de favoriser un courant de circulation qui risquait de renforcer les relations multiples orientant déjà vers la France les intérêts de la Savoie. De là, dans l'attitude des gens de Turin beaucoup de circonspection et, en contre-partie de leur sollicitude touchant le trafic du Cenis, une froideur marquée se nuançant parfois d'hostilité à l'égard du transit franco-génevois par la Savoie [1]; de ces réserves, les Chambériens avaient conscience, ils en tiraient cette conséquence pratique qu'il y avait lieu pour eux de suivre,

---

[1] « Les intendants de Savoie ne pensent qu'à l'avantage de leur province, le Bureau des finances doit penser à l'avantage de tout l'Etat. Celui-ci consiste à faire parcourir aux marchandises de transit la ligne la plus longue possible dans l'Etat. Il ne serait pas impossible, et l'on pourrait au besoin le démontrer, par des calculs presque exacts, d'attirer dans les états du roi la plus grande partie des machandises de la France septentrionale, de la Suisse et de l'Italie destinées pour la Méditerranée et réciproquement qui traverseraient toute la Savoie et le Piémont, pour aller à Gênes et à Nice plutôt qu'à Marseille. En ne considérant pas même le commerce de Nice, il conviendra toujours plus de favoriser le commerce de Gênes que celui de Marseille. Or, plus on facilite le passage de la Suisse à la France par Genève, plus on l'éloignera du Piémont. » Réflexions du Bureau des finances sur un mémoire de l'Intendant général de Chambéry relatif à une route de Seyssel à Frangy, 1791. Arch. Tur. II². *Routes et ponts de Savoie*, fascicule : Route de Seyssel à Genève. De même : « Dans les circonstances actuelles de la France, le commerce de Marseille déchoit de jour en jour... Gênes, qui partagait celui de la Savoie, cherche et cherchera toujours plus à s'emparer de la totalité ; ainsi il conviendra mieux au gouvernement de favoriser plutôt le commerce de Gênes avec la Suisse que celui de Marseille avec la Suisse et l'Allemagne, parce que le profit que les provinces de deçà les monts feraient sur le transit de Gênes serait plus fort que le profit de la Savoie sur le transit de Marseille, et parce que l'on peut avoir l'espoir de détourner un jour à Nice une partie du commerce de Gênes. » Rapport sur le projet du comte Botton d'un chemin de Seyssel à Carouge, 1791. Arch. Tur. Même section. Même fonds des *Routes et ponts de Savoie*. Province de Carouge.

Dans un rapport du temps de l'administration française en Savoie, l'on trouve la notation très nette de ce fait que, au temps du régime sarde, la route par le Cenis était en même temps qu'avantageuse à la Savoie, surtout précieuse pour le Piémont. Rapport du préfet du Mont-Blanc du 1er août 1810. Arch. de Savoie, L. 1498.

en la matière, une politique personnelle, politique à laquelle, en fait, les intendants généraux, piémontais d'origine mais d'ordinaire gagnés par l'ambiance, donnaient communément leurs concours, tout comme donnaient le leur à la politique des gens de Grenoble les intendants du Dauphiné.

Du reste, aux dernières années de l'Ancien Régime et aux premiers temps des événements révolutionnaires, les deux villes, point à noter, avaient été amenées encore à renforcer leurs agissements communs. Tout d'abord, Chambéry avait été menacée de voir s'édifier par le Bas-Bugey savoyard et la Chautagne des routes qui auraient, à son détriment, accaparé le transit marseillais; surtout, à dater du début de la Révolution en France, la cour de Turin avait tendu, dans un but de défense intérieure, à réduire au minimum les liens de tout ordre unissant la Savoie aux pays français voisins, par suite n'avait pas laissé que de chercher obliquement à restreindre par le territoire ducal les allées et venues des rouliers provençaux. Aussi, tout en protestant et faisant protester [1] contre les projets conçus à leur encontre, les Chambériens, pensant avec raison devoir compter surtout sur eux-mêmes, avaient cherché à resserrer leurs intelligences avec les Grenoblois; ceux-ci de leur côté, menacés à dater de 1790 par le déchaînement des rancunes accumulées en Bas-Dauphiné, avaient été conduits à répondre plus que jamais à de telles avances [2].

Il s'agissait là, au fond, toutefois d'une action convergente à fin limitée, basée sur la stricte communauté d'intérêts occasionnels et où personne n'engageait sans retour sa liberté d'action;

---

[1] Rapport Vignet des Etolles, du 24 septembre 1785 : « Ce serait vouloir ruiner Chambéry et une bonne partie de la Savoie que de porter par la lisière, par Pont-de-Beauvoisin, Saint-Genix et Seyssel, soit par une moindre étendue de territoire ce passage qui se fait au centre. » Arch. Tur. II². *Ponts et routes de Savoie.*

[2] Très vite d'ailleurs, dès 1791, la question du transit de Marseille vers Genève échappe à ces manœuvres locales pour ne plus dépendre que des événements généraux.

la chose même n'a été retenue ici que pour souligner, en matière de politique routière, la souplesse, que l'on pourrait à première vue juger contradictoire, des changements de position et d'attitude non moins que la prestesse de ces volte-faces. Il était sûr qu'avec un changement caractérisé des circonstances changeraient aussi les procédés et la tactique; la chose était d'autant plus inévitable qu'au fond la concurrence faite par les gens du Bas-Dauphiné à ceux de Grenoble pour capter les voies d'accès vers Genève témoignait d'un déplacement caractérisé d'influence au détriment de la partie montagneuse de la province, symptôme inquiétant si l'on considère que l'histoire dauphinoise est constituée, à n'en retenir que les grandes lignes, par un rythme assez régulier faisant, par intervalles, passer la prédominance du Dauphiné des montagnes au Dauphiné d'entre Préalpes et Rhône; au XVIII^e siècle, la balance penchait de la sorte au détriment des hauts pays et le fait allait se marquer avec un éclat caractérisé lorsque, au moment de la division départementale [1], les gens de Vienne, de Valence et du Bas-Dauphiné prétendirent, dans le dépècement de la province, se tailler la maîtresse part et réduire l'ancienne capitale à la portion congrue. Mais les Grenoblois qui réfléchissaient ne pouvaient s'empêcher de noter la coïncidence de cette diminution d'influence du Dauphiné montagnard avec l'isolement des hauts pays frontières et l'abandon de toute utilisation vers l'Italie des cols dauphinois, en particulier du Genèvre. Cette complète oblitération des relations italo-dauphinoises appelait une réaction vigoureuse seule capable de reporter vers Grenoble et la montagne le plein centre de gravité des intérêts régionaux; dès lors et très sûrement, des projets visant à organiser une réaction de cet ordre devaient trouver à Grenoble et à la première occasion des fauteurs déterminés.

---

[1] L'on a cherché à étudier la chose dans l'article « Contribution à l'étude de la formation du département de l'Isère ». *Annales de l'Université de Grenoble*, 1914, p. 60-83.

C'est ce qui arriva lorsque les événements militaires de l'époque révolutionnaire vinrent rouvrir des perspectives singulièrement brillantes d'action française dans l'Italie du Nord : spontanément les Grenoblois devaient songer à atteindre, par l'Oisans et le Genèvre, la grande plaine italienne; par là ils se retrouvaient en concurrence avec les Chambériens.

Concurrence singulièrement âpre et que certains événements aggravaient. Les temps, pour l'une comme pour l'autre des deux villes, étaient durs : toutes deux se trouvaient, l'une par la nouvelle organisation du territoire, l'autre par son annexion à la France, déchues de leur rôle de capitale régionale et privées, Grenoble de son parlement et de ses cours souveraines, Chambéry de son sénat, toutes les deux des bureaux administratifs d'intendance qui les constituaient précédemment les centres actifs de la vie provinciale. En bataillant chacune pour sa route, l'une et l'autre se proposaient de retrouver en tant que place de commission et étape maîtresse du trafic français vers la Péninsule, de quoi remplacer les éléments de prospérité et de puissance perdus dans l'ordre politique et administratif. D'importance point trop inégale, malgré la sensible différence de population [1], présentant l'une et l'autre des éléments locaux capables de mener la bataille et d'organiser la lutte, ayant l'une, Grenoble, le bénéfice de son ancienneté française, l'autre, Chambéry, l'avantage de la quasi-possession d'état, le Cenis faisant en somme figure de route en exercice, ce qui n'était à aucun degré le cas pour l'Oisans, elles paraissaient disposer d'atouts accessoires sensiblement équivalents.

Restait le fond même des choses : quels étaient, en fait, les mérites des routes préconisées par chacune d'elles? Que valaient intrinsèquement le Cenis et le Genèvre? Question capitale dont

---

[1] La population de Grenoble qui était descendue de 24.830 habitants en 1789 à seulement 20.654 en 1801 (cf. Raoul Blanchard, *Grenoble, étude de géographie urbaine*, Paris, 1911, p. 83-85) était encore supérieure du double à celle de Chambéry évaluée à 10.300 habitants (Grillet, *Dictionnaire historique et statistique des départements du Mont-Blanc et du Léman*).

on a reporté ici l'examen et qu'il faut bien se décider à exposer sinon à résoudre.

## IV

Il convient d'écarter dès l'abord les assertions optimistes tout comme les appréciations poussées au noir que prodiguent à l'envi, suivant qu'il s'agit de leur col ou de son adversaire, les avocats des tracés concurrents : sous les espèces de ces affirmations, en effet, la plupart du temps toutes gratuites, les rédacteurs des divers projets et mémoires [1] ne font guère [2] qu'inaugurer ces méthodes de polémiques sur la valeur desquelles les littérateurs des controverses ferroviaires, jonglant dans leurs plaidoyers avec les difficultés du terrain et imposant aux données de la statistique les interprétations les plus inattendues et les plus tendancieuses, nous ont depuis lors très largement édifiés. Les contestations soutenues peuvent être intéressantes en nous décelant de quelle façon et pour quelles raisons s'opérait le groupement des intérêts régionaux; elles ne sauraient prétendre à autre chose, et qui croirait devoir recourir pour apprécier exactement les faits du litige aux arguments des plaidoiries adverses témoignerait d'une ingénuité par trop accusée.

Pour se constituer une opinion en la matière, mieux vaut essayer d'atteindre la réalité elle-même et de déterminer, par une étude objective au moins sommaire, la valeur intrinsèque des diverses solutions passionnément opposées; de la sorte et pour préciser quelles facilités offraient vraiment aux communications d'un revers de la chaîne à l'autre et d'une façon plus générale aux relations franco-italiennes ces deux passages du

---

[1] Il faut mettre à part le mémoire de Bonnaire sur le Genèvre, mémoire établi avec une sobre modération visant à l'objectivité.

[2] Avec toutefois une candeur intacte et une excessive outrance par lesquelles ils révèlent leur inexpérience de débutants, leurs successeurs ont perfectionné la méthode.

Cenis et du Genèvre, entre lesquels avaient fini par se restreindre la polémique et se circonscrire les débats, il est nécessaire d'examiner ici à la fois et les cols mêmes et leurs immédiats abords et enfin les voies d'accès pratiquées vers chacun d'eux de chaque côté de la masse montagneuse — incursion aventurée et que l'on s'efforcera de faire la plus discrète possible, dans le strict domaine de la pure géographie physique.

En eux-mêmes, le Cenis et le Genèvre sont des types caractérisés de cols de transfluence glaciaire et dont vraisemblablement le relief actuel résulte pareillement d'une évolution assez analogue, en ses débuts tout au moins : dans un cas comme dans l'autre, un glacier considérable a, par delà la ligne de faîte rencontrée par lui, envoyé un lobe effluent qui durant un long séjour a excavé l'ensellement primitif où il s'était logé et façonné le relief sous-jacent en une sorte de gouttière très allongée. Après le retrait du glacier s'était trouvé de la sorte ménagé entre les masses rocheuses, au lieu et place de la ligne de faîte, écrêtée, disparue et en quelque sorte mangée en cet endroit, un long couloir transversal sensiblement aplani, formant le plateau même que l'on nomme communément le col et suspendu de part et d'autre au-dessus des vallées pratiquées sur chaque revers. Alors avait commencé le travail des érosions fluviales concurrentes luttant pour s'annexer ce domaine et se livrant une bataille dont l'issue allait être fort inégale.

Du côté français, les gouttières, au moment du retrait des glaces, étaient suspendues presque normalement au-dessus de vallées présentant des caractères et une direction sensiblement identiques : haute vallée de l'Arc, haute vallée de la Durance-Clairée [1], toutes deux offrant le type accentué de vallées glaciaires en auge. Mais l'évolution avait ultérieurement procédé,

---

[1] Le vrai cours supérieur de la Durance est constitué, en effet, par la vallée même de la Clairée au détriment de laquelle a été opéré un véritable détournement de nom. Cf. à ce sujet W. Kilian, « Notes pour servir à la géomorphologie des Alpes dauphinoises ». *La Géographie*, 1902, n° 7.

en ce qui touche le flanc d'auge, d'une manière quelque peu différente. Tandis que le travail des eaux ne réussissait, sur la paroi de la vallée de l'Arc constituant la descente du Cenis, qu'à ouvrir quelques ravines, profondes sans doute mais étroites, il parvenait, dans la paroi de la vallée Durance-Clairée constituant la descente du Genèvre, à pratiquer un petit vallon de six kilomètres entaillant le flanc montagneux [1] et se raccordant à la vallée maîtresse par une gorge caractérisée. En somme, toutefois, et mis à part ce dernier point, pas de différence essentielle pour les abords immédiats des cols en ce qui touche leurs revers occidentaux; la dénivellation affectant ces revers, d'autre part, sans être identique, ne présentait pas d'écart trop marqué, étant d'environ 500 mètres pour le Genèvre, d'environ 700 mètres pour le Cenis [2].

Du côté oriental, les choses étaient allées de façon plus compliquée : si, sur cette face, les deux cols avaient été pareillement soumis à l'assaut énergique de l'érosion régressive favorisée par la proximité du niveau de base offert par la plaine du Pô, et affectés, l'un et l'autre, par de très nettes captures, un élément très important, à savoir l'ampleur de la dénivellation, avait sensiblement diversifié dans les deux cas l'allure de l'attaque : les eaux descendant du Genèvre rejoignent, en effet, le haut bassin de Césanne en un point où le plafond ne se trouve séparé du col que par une différence d'altitude d'environ 500 mètres, soit à 1340 mètres au-dessus du niveau de la mer; au contraire, la Cenischia, qui draine le plateau du Cenis, atteint la même vallée de la Doire beaucoup plus en aval à une altitude absolue déjà basse — 500 mètres — si bien que la descente, devant racheter ici une dénivellation de plus de 1500 mètres, affecte une allure particulièrement vive et s'effectue à travers des accidents de terrain très caractérisés.

---

[1] C'est cette vallée qui a abusivement usurpé le nom de Durance.

[2] Pour le Genèvre, différence d'altitude entre le point culminant (1854) et le bas des rampes (1330) ; pour le Cenis, différence entre la Ramasse (2091) et le plafond de l'Arc à Lanslebourg (1400).

De ce très bref exposé, ramené à une présentation tout à fait schématique, l'on peut retenir que les cols et leurs abords immédiats s'offraient, quant à leur adaptation, à la circulation roulière dans les conditions que voici. Ils présentaient des difficultés sensiblement égales pour l'aménagement de leurs revers occidentaux. Dans les deux cas, en effet, il s'agissait de passer du fond de la vallée principale à la gouttière du col, partant d'escalader le flanc raide de l'auge glaciaire, au-dessus duquel la plate-forme du col est suspendue. Toutefois, et du fait même de l'évolution plus avancée du relief, la montée de la vallée de la Durance-Clairée vers le Genèvre était certainement quelque peu moins malaisée à pratiquer que la montée de la vallée de l'Arc vers le Cenis. Pour l'ouverture d'une route sur les plateaux eux-mêmes, les passages réservaient dans l'un et l'autre cas des conditions favorables, avec toutefois un avantage accentué au bénéfice du Genèvre, plus uni et plus égal, se recommandant d'ailleurs par une qualité précieuse, à savoir son altitude moindre [1]. La différence ne s'accusait vraiment nette que sur le revers italien : pour l'aménagement routier de la descente du Genèvre vers Césanne, pas de difficultés capitales, un seul endroit, le fameux Tourniquet, étant vraiment malaisé à traiter. Du Cenis, au contraire, vers Suse, de très gros obstacles à vaincre et de redoutables problèmes d'une solution technique plus que délicate. C'était là, avec la moindre altitude de leur col, le gros argument sur lequel appuyaient très fortement les avocats du Genèvre, et nul doute que leur assertion ne répondît, sur ce point, à

[1] Le point culminant des cols est 1854 mètres pour le Genèvre, 2091 mètres pour le Cenis. Le fait que la traversée des cols ne présente pas de difficultés sur les plateaux mêmes, mais bien aux revers de ces plateaux avait été très nettement souligné par Catinat, au cours des campagnes alpines de la fin du XVII[e] siècle. Répondant à Chamlay qui lui conseillait de fermer les cols des Alpes, il écrivait : « L'on s'imagine parce que cela s'appelle cols que ce n'est qu'un trou à boucher par où il faut passer. La plupart des cols sont des entre-deux de montagne qui ne laissent pas d'être fort larges et ouverts. La peine est d'y monter et d'en descendre. » Cité par J. Perreau, *L'épopée des Alpes*, t. I, p. 295.

une réalité bien constatée. A voir les choses d'ensemble, en ce qui touche les cols et leurs abords immédiats, le Genèvre l'emportait sans conteste pour la facilité de la mise en état.

Le gros argument toutefois des détracteurs du Cenis, à savoir la difficulté de la descente du plateau sur l'Italie, était en quelque mesure à double tranchant : si le revers oriental du col savoyard présentait à l'ouverture d'une route des difficultés toutes spéciales, c'est qu'il concentrait sur une courte distance une considérable dénivellation; que si ces difficultés très réelles venaient à pouvoir être surmontées, la situation du coup se trouvait retournée : Turin constituant pour une utilisation commerciale des deux cols le point de direction commun, et la Doire Ripaire le commun couloir de sortie vers la plaine, Suse débouché du Cenis était plus en aval d'une quarantaine de kilomètres que Césanne débouché du Genèvre; d'où, au bénéfice de la route par le Cenis, l'économie du trajet Césanne-Suse, trajet au demeurant difficile au long d'une vallée resserrée et dont l'adaptation au grand roulage n'était d'ailleurs possible qu'au prix d'une complète réfection de la vieille route muletière précairement aménagée par les ingénieurs piémontais. En somme et dans l'hypothèse que l'on pût, point capital à dire vrai, vaincre les difficultés de la descente sur Suse, les voies d'accès italiennes étaient singulièrement plus courtes vers le Cenis que vers le Genèvre, argument que les partisans du premier ne manquaient pas à leur tour de sertir en bonne place dans leurs plaidoyers.

Mais le point capital, celui dont on sentait qu'il départagerait vraiment les solutions en présence, était celui des voies d'accès françaises vers les cols : puisque, sous les rapports politique et militaire, la route à ouvrir serait l'instrument même de l'influence et de la domination française sur le Piémont et par lui sur l'Italie, elle devait avoir du côté français les meilleures avenues possibles. Dans quel état se présentait à cet égard le Genèvre et le Cenis? En l'occurence, la situation respective des passages découlait des conditions mêmes naturelles et géographiques de l'ensemble où ils se trouvaient intégrés.

L'on sait que les Alpes occidentales franco-italiennes — et la chose apparaît plus particulièrement nette en ce qui concerne cette partie de la chaîne dans laquelle se trouvent nos deux cols — présentent en gros une disposition en zones longitudinales, de grands alignements montagneux divers quant à la nature et à la consistance de leurs éléments constitutifs ayant été, en raison de cette diversité même, séparés et différenciés par le travail des eaux; de la sorte, Préalpes calcaires, Massifs centraux, Région intra-alpine, Zone des schistes lustrés se présentent successivement devant qui va d'Ouest en Est; et les dépressions qui les limitent du Nord au Sud, introduisant entre ces zones des couloirs de circulation, les uns, telle la grande vallée subalpine, magnifiquement ouverts, les autres, telles les dépressions longeant à l'Est les massifs centraux, beaucoup plus resserrés, si elles jouent un rôle capital dans la vie intérieure de la chaîne, ne présentent pour son franchissement, de la région rhodanienne à la région padane, qu'un intérêt très relatif.

C'est un autre groupe de coupures qui à cet égard prend toute sa valeur, à savoir celui de ces vallées transversales qui d'Ouest en Est pénètrent les grandes zones de massifs distinguées plus haut et s'insèrent, le plus souvent au prix de ruses et de détours multiples, au défaut de ces fortes barrières. Quelles que soient les origines diverses de leurs actuels thalwegs, qu'elles restituent partiellement le tracé des primitives rigoles conséquentes, qu'elles aient pour certains éléments de leurs cours utilisé les flexions d'axes des grands plissements longitudinaux, toutes d'ailleurs ayant reçu leurs traits essentiels et durables des érosions torrentielles et glaciaires plusieurs fois superposées, ces vallées dans leur état présent, soudant par d'étroits couloirs des bassins plus ouverts, s'encaissant à la traversée des âpres massifs rocheux pour se dilater et s'épanouir dans les formations plus tendres, se trouvent constituer essentiellement les voies de pénétration conduisant des régions de bordure vers le cœur de la chaîne et former très certainement les vraies avenues des grands cols franco-italiens. De tout temps, qui les a tenues a été le maître

des passages, et sur leur importance historique jettent une singulière lumière les faits que voici : la grande vallée longitudinale subalpine, si riche pourtant et combinant tant d'éléments de prospérité, sur laquelle au surplus viennent s'embrancher toutes les routes vers les hauteurs, n'a été à l'origine l'axe et le support d'aucune formation politique caractérisée; plus tard seulement elle joua dans l'économie intérieure de la vie dauphinoise un rôle de toute première importance [1], sans que d'ailleurs elle ait jamais pu atteindre l'unité politique, sa partie Nord ayant toujours été engagée en terre savoyarde; au contraire, ce sont les vallées transversales, Tarentaise, Maurienne, Oisans, qui ont fourni aux tout premiers linéaments du dessin politique alpin leur canevas essentiel et, offrant dès le très haut moyen âge les premiers points d'ossification aux éléments tendant à se grouper, sont devenus le cadre de robustes et vivaces individualités historiques gardant l'accès des cols. D'ailleurs, la fortune de ces formations politiques, celle même des cols sur l'exploitation desquels elles avaient fondé leur puissance a été, en fait, moins strictement liée à la viabilité du col lui-même qu'à la plus ou moins heureuse disposition des pays y conduisant, le col n'étant vraiment mis en valeur que par le couloir en constituant l'accès.

Or, le Cenis bénéficiait à cet égard d'une supériorité incontestable de par sa liaison avec la Maurienne : véritable cluse, cette vallée, unique dans les Alpes françaises, constitue le seul couloir traversant sans détour toutes les zones de la chaîne, depuis la ligne de partage des eaux jusqu'à la dépression subalpine; ainsi, du pied du Cenis à Chambéry, le corridor plus ou moins resserré, plus ou moins dilaté, scabreux quelquefois, malaisé souvent mais toujours ouvert et n'interrompant jamais sa des-

---

[1] Cette grande dépression en particulier a été utilisée par Lesdiguières comme axe de regroupement pour la reconstitution de l'unité provinciale dauphinoise après les guerres religieuses. On s'est efforcé de dégager ce point de vue dans « Leçon d'ouverture du cours d'histoire dauphinoise ». *Annales de l'Université de Grenoble*, 1911, p. 60-83.

cente, pouvait conduire sans discontinuité ni retour jusque vers les bas pays.

Il n'en était pas de même pour le Genèvre : sans doute le chemin descendant du col pouvait, suivant le fil de la Durance, parcourir le long chapelet de bassins dont est constitué cette vallée intérieure déjà basse et de parcours en somme facile; mais il s'en allait de la sorte vers les pays méridionaux et nullement vers l'intérieur du territoire français; il ne gagnait Grenoble même — on l'a déjà marqué — qu'au prix d'un détour caractérisé par Gap et les pays du Drac. Une route se proposant de mettre le Genèvre en pleine exploitation pour la grande circulation franco-italienne était obligée de tendre par le plus court vers la capitale dauphinoise et, pour ce faire, de s'engager par la Guisanne et l'Oisans : mais elle ne pouvait dès lors esquiver ni la remontée au col du Lautaret, ni la traversée des grandes barres rocheuses et des étroits de la Romanche; or, quoi que l'on fît, la route de l'Oisans grevée du passage d'un haut col, cheminant par une vallée dont le plafond, se glissant entre quelques-uns des plus importants massifs des Grandes Alpes, se maintient longtemps à une altitude élevée, vouée par suite à un très long enneigement, ne pouvait être qu'une route de hauts pays, d'une adaptation et d'un aménagement toujours plus difficiles, quelque argent qu'on y consacrât, que la route au long de l'Arc. Au surplus, l'histoire même sur ce point semblait bien confirmer la leçon du terrain. Les Dauphinois de la première race avaient tendu à faire de l'Oisans l'axe de leur puissance territoriale et cherché autour du Genèvre et en concurrence avec leurs voisins savoyards maîtres du Cenis à constituer eux aussi un état gardien des passages. Qu'ils n'y eussent que faiblement et momentanément réussi était significatif. Sans doute, à la brièveté et à l'inachèvement de leur réussite, les raisons d'ordre strictement historique ne manquaient pas non plus qu'à l'intermittence et au manque de continuité de l'ultérieure politique française des passages; toutefois, la précarité de leur succès paraît bien aussi souligner que les aptitudes de l'Oisans en tant

que voie d'accès vers l'Italie ne valaient pas celles de la Maurienne. Irrémédiable infériorité que toutes les considérations et tous les artifices de polémique ne pouvaient que masquer. Par là, contre le Genèvre, le Cenis disposait d'une arme solide : l'Oisans, où tout était à faire, coûterait très cher à ouvrir à la circulation roulière; même aménagé à grands frais, il ne vaudrait jamais la route par le couloir mauriennais.

Les partisans du Genèvre n'étaient pas sans comprendre la très sérieuse portée de ces faits; sans les nier, ils cherchaient à en affaiblir la valeur et, pour diminuer la force des objections tirées de la difficulté de leur route, s'appliquaient à mettre en pleine lumière les difficultés, moindres sans doute, importantes pourtant, que rencontrerait aussi, au long de l'Arc, la route arrivant du Cenis; tout n'était pas dans leurs assertions pur argument de polémique. En particulier, ils voyaient assez juste sur le point suivant : si la route par la Maurienne existait, elle était, en fait, à reprendre entièrement sur frais nouveaux : faute d'argent et de moyens et malgré toute sa sollicitude, l'administration piémontaise, en effet — ses fonctionnaires l'avaient confessé eux-mêmes [1] — n'était parvenue à édifier dans le corridor

[1] Lettre de Saint-Réal, intendant de Maurienne, 17 juin 1780. « La grande route de Maurienne n'a pas été formée sur un plan général, c'est plutôt un ensemble d'anciens chemins que les besoins de la communication d'un village à un autre avaient primitivement établis.... Pas de largeur constante... Presque dans toute son étendue le chemin n'est plus accompagné de fossés latéraux... Des arbres plantés çà et là, des haies qui s'avancent ou qui s'enfoncent viennent encore augmenter la confusion. » Arch. Tur. II². Chapitre 57. Dossier 624. *Correspondance Savoie.*

De même : « Il est incontestable que les chemins de Maurienne exigent beaucoup plus de travail que ceux de France... dans la plupart des endroits, il s'agit pour le présent de reconstruction plutôt que de manutention. » (Observations de l'Intendant de Maurienne, 10 mai 1781. Arch. de Savoie, C. 489.) Des travaux notables avaient été exécutés de 1781 à 1783. Les résultats de ce grand effort avaient été médiocres au témoignage d'un document postérieur : « Continuellement les habitants de la Maurienne sont employés à réparer les routes et à préparer un passage qui ne cause plus, pour ainsi dire, que des pertes, depuis queques années que l'on a voulu l'embellir si l'on peut se servir de ce terme... Si l'on rappelle tous les travaux qui se sont faits, tant de

mauriennais qu'un chemin en somme médiocre et dont la transformation en une voie maîtresse exigerait des travaux et des dépenses considérables.

Les Dauphinois cherchaient encore ailleurs des points faibles aux voies vers le Cenis, et, ne pouvant nier l'incontestable supériorité de la partie de route par la Maurienne, faisaient ressortir que, de Chambéry à Lyon, les conditions de viabilité étaient sensiblement plus mauvaises que celles de Grenoble à cette même ville : de la capitale dauphinoise, en effet, vers la cité du Rhône et de la Saône, aucun obstacle majeur à vaincre; la coupure de Voreppe ménageait une sortie commode de la grande dépression subalpine vers le dehors, et la chaussée pouvait dès lors, sans autres difficultés que la remontée vers les Terres Froides, trouver sa voie à travers les collines aux formes douces dans lesquelles se résolvent en cette région les plateaux du Bas-Dauphiné; effectivement les ingénieurs du roi avaient aménagé là, dans le courant du XVIII[e] siècle, une voie très convenable, la meilleure du Dauphiné avec celle tendant vers le Midi au long du Rhône; de la Savoie, au contraire, vers Lyon, plus précisément de Chambéry à la vallée du Guiers, impossible d'esquiver la traversée des Préalpes : sans doute et depuis fort longtemps les Savoyards avaient trouvé, par la vallée de Saint-Thibaud vers Les Echelles, le défaut du bloc de la Chartreuse, mais il n'en fallait pas moins franchir là d'âpres barres et de raides corniches pour l'aménagement desquelles s'était dépensée, sans grands résultats au fond, l'habileté des ingénieurs de Charles-Emmanuel II [1] : la constitution du Cenis en voie maîtresse des

---

ponts et de digues que l'on a édifiés contre la rivière, l'on n'aura qu'un regret sensible de les voir ruinés ou bien près de l'être. » Rapport du 23 avril 1785. Arch. Tur. II². (*Ponts et routes de la Savoie.* Province de Maurienne.)

[1] Cf. Martin Franklin et Vaccarosse, *Notice historique sur l'ancienne route de Charles-Emmanuel II et les Grottes des Echelles*, Chambéry, 1887. Ç'avait été là de tout temps et de l'aveu unanime une des parties les plus scabreuses de la route et point seulement en ce qui touche la viabilité : « Il n'est jamais rien arrivé de sinistre sur la route (vers la Savoie) d'ici (de Lyon) au Pont;

relations franco-italiennes devait inévitablement comporter une coûteuse réfection de la Chaille et de la Grotte, pénible obligation dont les Chambériens se trouvaient obligés d'admettre la nécessité, reconnaissant par là même la force des objections dauphinoises sur ce point; sans doute, auraient-ils pu répliquer que la Savoie ne manquait pas non plus, vers le pays extra-alpin, d'une brèche caractérisée, cette coupure du Bourget, dont certains esprits avisés, sensibles avant tout à la brièveté du parcours, se préoccupaient déjà, estimant que, conjuguée avec la cluse des Hôpitaux par le Jura méridional, elle pouvait offrir le vrai chemin des Alpes vers la Bourgogne et Paris. Mais les Chambériens n'avaient garde de trop insister sur ce point, par trop de nature à inquiéter les complicités lyonnaises et bien fait, par surcroît, pour refroidir certaines sympathies précieuses sur lesquelles ils n'étaient pas sans compter [1].

En somme et à la considérer d'ensemble, la situation respective des tracés se présentait comme suit : de Lyon à Suze, retenues de l'assentiment unanime comme les points de départ et d'arrivée communs d'une grande exploitation commerciale des passages alpins, les routes par le Cenis et le Genèvre se décomposaient chacune en trois sections, se correspondant sensiblement : Lyon-Chambéry, la Maurienne jusqu'à Lanslebourg, le col et sa descente orientale, voilà pour le Cenis, et pour le Genèvre : Lyon-Grenoble, Grenoble-Briançon par l'Oisans, le col et la route par la Doire jusqu'à Suze.

Pour la première section, la voie dauphinoise avait quelques avantages; pour la seconde et du fait de l'aménagement complet

s'il y a quelque chose à craindre, c'est du Pont aux Echelles et au delà, pays infesté de contrebandiers. » Lettre Mansoz à l'intendant Terraglia, 11 octobre 1763. Arch. Tur. II². Chapitre 57 du classement, fascicule 21.

[1] La route au long du lac du Bourget et par la cluse des hôpitaux adoptée comme voie d'accès de Paris au Cenis eût conduit la route du Pont-de-Beauvoisin à n'être plus que la voie d'accès strictement lyonnaise vers le Cenis. C'est ce dont ne voulait pas le directeur général des ponts Crétet, originaire du Pont-de-Beauvoisin.

de l'Oisans à effectuer, une infériorité caractérisée; dans la troisième, elle se recommandait par la facilité de la mise en état du col, mais se trouvait désavantagée par la longueur du trajet Césanne-Suse; la voie savoyarde, grevée dans la première section de la traversée des Préalpes, bénéficiait à la seconde de l'inappréciable avantage de la cluse mauriennaise; à la troisième et une fois le col franchi, elle offrait de très sérieuses difficultés pour l'aménagement de sa descente vers Suze. Par contre, sur ce point elle présentait, au regard du Genèvre et par l'économie de tout le trajet Césanne-Suse, un avantage marqué et ce raccourcissement notable pouvait apparaître comme compensant à lui seul l'obligation de bien plus considérables travaux qu'à la descente du col dauphinois.

De cette brève comparaison on peut, en somme, retenir que la balance penchait bien, en fait, au bénéfice de la route par la Savoie; le parallèle toutefois n'apparaissait pas tellement au désavantage de la solution dauphinoise que les tenants de cette dernière dussent, dès l'abord, s'avouer vaincus. Par l'incertitude même et l'indifférence au moins apparente du pouvoir, les défenseurs du Genèvre pouvaient être sinon confirmés dans leurs espérances, à tout le moins être conduits à intensifier leur propagande et leurs efforts. S'ils parvenaient, en effet, à mettre de leur côté les préférences des hautes sphères politiques, nul doute que la victoire ne fût pas impossible à fixer dans leur camp. En fait, ils ne forcèrent pas le succès, mais, et c'est là le piquant de l'affaire, les vicissitudes de la lutte et l'issue de la bataille allaient dépendre moins de l'autorité gouvernementale qui devait, un laps de temps assez long encore, persister dans son attitude de désintéressement et d'abstention que des préférences et des manœuvres au bénéfice du col savoyard d'un haut administrateur, le conseiller d'Etat Crétet, directeur des travaux publics au Ministère de l'Intérieur.

Jusqu'ici l'on a exposé le déchaînement des polémiques et les efforts de propagande et de groupement des intérêts en cause, l'on a examiné ensuite quelles chances et éléments ob-

jectifs de succès comportait chacune des solutions préconisées, il nous faut voir maintenant comment dans la pratique — et c'est ici que l'action de Crétet fut capitale — s'amorcèrent et se poursuivirent les réalisations autour desquelles s'étaient déchaînées de si ardentes controverses et de si âpres rivalités.

---

# CHAPITRE III

## Le Secret de Crétet (1801-1805).

I. — Action des milieux gouvernementaux : c'est Crétet, conseiller d'Etat, Directeur des Ponts et Chaussées, qui va jouer le rôle capital. Physionomie du personnage ; raisons diverses de sa faveur pour le Cenis. Intérêt à étudier les faits et gestes de Crétet : son attitude dans l'affaire des routes alpines est le type d'une campagne de diplomatie administrative.

Tactique initiale de Crétet en 1801 : il se défend d'avoir des préférences en la matière et affirme qu'il n'y a pas de problème des routes des Alpes ; en sourdine, il fait améliorer les avenues du Cenis. Il arrête, en soulevant un conflit de juridiction, les travaux commencés au Genèvre par l'autorité militaire qui continue à favoriser ce passage.

II. — Evolution de la question en 1802 : Bonaparte, décidé à annexer le Piémont, ordonne de faire à la fois le Cenis et le Genèvre, pour multiplier les points de contact. Crétet fait immédiatement activer les travaux du Cenis et laisse dormir les dossiers concernant le Genèvre. Initiative des Briançonnais qui d'eux-mêmes poursuivent et continuent les travaux abandonnés par le Génie militaire.

III. — L'année 1803. Plaintes à Bonaparte sur l'attitude de Crétet. L'offensive des milieux militaires contre le Directeur : le Premier Consul manifeste impérieusement sa volonté que l'on n'oublie pas le Genèvre. Habileté de Crétet : il se donne auprès de Bonaparte comme sans préférence en la matière et, sentant le besoin de jeter du lest, fait poursuivre officiellement les travaux effectués, l'année précédente, par les Briançonnais. Mais, en sous-main, il garde toute son hostilité pour le col dauphinois et manœuvre pour empêcher la construction de la route de l'Oisans seule capable de mettre le Genèvre en valeur.

IV. — En effet, lutte tout au long de l'année 1803 de Crétet contre les efforts des gens de l'Isère disciplinés par leur préfet Fourier. La personnalité de Fourier ; ses relations dans les milieux politiques et intellectuels parisiens ; il a démêlé les intentions de Crétet et comprend la nécessité de jouer serré : il fait voter par le conseil général de l'Isère le principe d'une forte dépense à supporter par le département ; en même temps il lie partie avec la puissante famille des Périer, de Grenoble et de Vizille ; par elle il atteint les Clari, parents de Joseph Bonaparte, et fait faire directement le siège du Premier Consul. Au début de 1804 il a gain de cause : la route de l'Oisans combattue par Crétet, est néanmoins décidée.

La revanche de Crétet : il ne se tient pas pour battu et par des mesures de détail, va empêcher l'Oisans de se faire vite. Retards calculés pour la mise en train des travaux ; irrégularités et retards dans le mandatement des fonds

— surtout, Crétet exploite la mauvaise humeur des gens des Hautes-Alpes, furieux de voir que l'Oisans va leur enlever le transit escompté vers le Genèvre — l'offensive du préfet Ladoucette contre son collègue Fourier; Crétet insidieusement envenime le différend.

Examen de la situation des routes au début de 1805 : le Simplon est en pleine voie d'achèvement; le Cenis, quoique très favorisé par Crétet, n'est pas achevé; le Genèvre a réussi à ne pas trop se laisser distancer. Physionomie réelle des efforts de Crétet : il a réussi à maintenir au Cenis toutes ses chances jusqu'à ce que se dessine, en matière de routes apines, une évolution dans la pensée impériale.

## I

Crétet n'a nulle part fait l'exposé de son programme personnel en matière de routes alpines; pas davantage n'a-t-il jugé opportun de nous indiquer, après coup, les intentions et les mobiles auxquels il avait en l'espèce subordonné son action; par ailleurs, si nous trouvons à cet égard dans les documents officiels quelques éléments d'information précis et fort suggestifs [1], nous ne pouvons pas atteindre directement par eux toute la pratique de notre personnage. Nous nous trouvons donc, en fait, obligés, pour mettre en évidence la continuité sur ce point des idées du conseiller d'Etat, de recourir surtout à l'interprétation de ses actes et de son attitude.

La méthode peut apparaître aventurée; elle est pourtant la seule possible. Aussi bien, qui se propose d'étudier le jeu et le détail d'une politique administrative se trouve très rarement et très malaisément en état d'apporter des précisions absolues; il peut arriver que le directeur responsable d'un grand service public n'ait, en ce qui touche le département dont il a la charge, pas de préférences doctrinales ni même d'idées propres, pas de parti pris d'intérêts personnels ou collectifs, qu'il soit purement et simplement un bon premier commis, au fait de la pratique administrative, mais sans desseins à lui, et d'autant plus propre

---

[1] Surtout dans les lettres de l'inspecteur des ponts Rolland, se trouvant tant au dossier administratif personnel de ce fonctionnaire qu'aux dossiers des Arch. de l'Isère relatifs à la route nationale 91. (Série S.)

dès lors à recevoir, transmettre et faire exécuter sans y apporter, pour sa part, aucune modification, les directives et les intentions du pouvoir politique; il peut, au contraire, se trouver qu'un haut administrateur de cet ordre ait des conceptions bien personnelles, qu'il s'efforce en fait, et cela tant par l'orientation générale donnée au service que sous le couvert de certains détails d'exécution, de faire prévaloir des tendances et des vues sensiblement autres que celles des maîtres politiques, chef d'Etat ou ministres, en apparence tout-puissants. Mais dans l'une comme dans l'autre de ces hypothèses, rien de cette diversité d'attitude n'apparaîtra directement dans le détail des pièces administratives qui constituent l'essentielle documentation historique; de la sorte et dans le cas, le plus fréquent d'ailleurs, où il n'existe ni de correspondances privées ni de mémoires particuliers — ces derniers toujours suspects du reste, qu'ils émanent des intéressés eux-mêmes cherchant rétrospectivement à composer leur personnage pour la postérité ou de collègues malveillants ou de subalternes soulageant après coup de vieilles rancunes — nous sommes réduits, pour étudier les grands administrateurs et déterminer s'ils ont eu un plan personnel, à inférer, de leurs faits et de leurs gestes et souvent bien plus encore de leurs abstentions que de leurs actes, quels ont bien pu être leurs principes et leurs méthodes, leurs partis pris et leurs préférences.

Pour Crétet du reste, orientés que nous sommes par de trop rares mais significatives confidences glissées dans les dossiers administratifs, nous pouvons sans trop de difficultés, sans nous risquer le moins du monde en tout cas dans le domaine des suppositions, discerner de façon certaine la nature de ses sympathies, atteindre sûrement l'allure et la qualité de sa pratique dans la question qui nous occupe. Tout un ensemble de détails concourent ici à nous fixer : le directeur général était originaire de Pont-de-Beauvoisin, de ce bourg mi-dauphinois mi-savoyard à la physionomie si curieuse, bourg de pont et de route, né du pont qui en faisait le passage obligé de la route entre Lyon et Chambéry et qui, de temps immémorial, liait la fortune du pays

à l'exploitation du trafic roulier vers la Haute-Italie par la Maurienne et le Cenis. Crétet, par ailleurs, avait dans sa jeunesse voyagé en Piémont où sa famille avait des rapports d'affaires. Aussi bien en Savoie qu'en Piémont, il avait lui-même conservé des attaches, peut-être des intérêts. A Pont-de-Beauvoisin, il faisait figure de grand homme; pour ces raisons diverses il pouvait bien difficilement ne pas être l'homme du Cenis. Il le fut effectivement et se donna délibérément comme but de restaurer et de consolider la situation traditionnelle de ce passage, de renouer pratiquement à l'égard de cette voie la vieille politique piémontaise de faveur et de privilège [1].

Mais cette politique, il ne pouvait prétendre l'imposer d'autorité à Bonaparte, peut-être, d'ailleurs, à la découvrir au maître, l'eût-il desservie; pas davantage ne pouvait-il la soutenir clairement et visiblement sans risquer de compromettre son autorité de chef d'un grand service public d'intérêt général, et dès lors, au début tout au moins, il ne se trouvait en mesure de servir les intérêts de sa région que de façon détournée; la chose n'était pas pour le gêner : venu à la haute administration par les affaires et la politique (né en 1748 d'une famille de négociants, il avait commercé en Amérique, dirigé quelques années avant la Révolution une compagnie d'assurances à Paris, assis et consolidé une importante fortune avant que de se faire élire au conseil des Anciens par la Côte-d'Or et de devenir, en cette qualité, un des premiers et des plus décidés entre les Brumairiens), gardant un contact étroit avec le monde du haut commerce et faisant en quelque sorte la liaison du Régime avec ce milieu

---

[1] Sur Crétet, Rochas, *Biographie du Dauphiné*, t. I. En outre, Flachat, *Eloge de S. E. Emmanuel Crétet, comte de Champmol*, Paris, Testu, 1810. Une pétition à lui adressée par la Chambre de commerce de Turin, le 3 septembre 1807 (Arch. Nat. $F^{12}$ 513) fait allusion aux attaches piémontaises de notre personnage. L'on peut noter qu'il s'arrêta quelques jours à Pont-de-Beauvoisin, au printemps de 1805, dans la tournée d'inspection où il suivait à distance et en partie le voyage impérial vers l'Italie (*Ibid.* AFIV 1055). Il y vit de très près les travaux qu'il avait fait entreprendre pour améliorer la route dans le voisinage immédiat de son bourg natal (*Ibid.* $F^{14}$ 1004).

(c'est pour cette raison qu'il sera, en 1806, nommé gouverneur de la Banque de France avant que de terminer sa carrière publique comme Ministre de l'Intérieur), il était homme à vite comprendre et à ne pas se priver d'utiliser les ressources infinies offertes, à qui sait la manier, par la pratique administrative pour faire aboutir ou échouer, suivant le cas et sans paraître s'y employer, les projets et les desseins à l'égard desquels s'impose une égale impartialité apparente. Crétet, d'ailleurs, par sa netteté de vues et sa clarté d'esprit, sa puissance de travail et sa souple ténacité, présentait à un haut degré le type d'un administrateur sachant ce qu'il veut et de taille à développer, pour la mener à bonne fin, une politique personnelle. Il allait en faire la preuve surabondamment.

Au début, la chose a déjà été soulignée, Bonaparte, en dehors de son souci accusé pour la voie du Simplon, n'a, au sujet des routes alpines, ni doctrines ni préférences. Crétet, dès lors, adopte pour méthode de prolonger autant que possible cet état de fait et d'éviter qu'il n'y ait en la matière de formelles décisions; c'est en particulier l'attitude que le directeur fait sienne à dater de l'automne 1800 : à toutes les demandes qui lui sont faites, aux instances pressantes des intéressés [1], aux sollicitations même des gens du Mont-Blanc qui, soit ignorance, soit chantage, jettent feu et flamme contre le Simplon, s'attaquant de la sorte inopportunément et bien inconsidérément aux idées du Maître, Crétet répond que le problème général des communications à travers les Alpes ne saurait se poser encore; il est prématuré de soulever de telles questions et le gouvernement est bien décidé à n'y donner ses soins et son argent que quand il aura mis en train et avancé notablement la besogne primordiale

---

[1] Le Conseiller d'Etat au Préfet de l'Isère, 28 frimaire an IX (19 décembre 1800) : « Il est impossible de rien faire pour la route de l'Oisans... Il faut, au préalable, restaurer les routes les plus importantes de l'intérieur de la France... Il faut attendre des circonstances plus favorables pour s'occuper de ce projet. » Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route nationale n° 91.*

et urgente de la réfection du réseau routier intérieur. Et cette thèse, à la vérité, se présentait d'autant plus soutenable qu'effectivement les préoccupations financières interdisaient au gouvernement de trop étendre son effort. Apparemment donc, c'est une attitude très nette de réserve et d'abstention qu'adopte le directeur; en réalité, par cette attitude officielle d'abstention il masque une politique d'action qui est la suivante: traiter, par prétérition, le problème comme résolu au bénéfice du Cenis et comprendre la route de la Maurienne dans l'actuelle réfection du réseau routier de l'intérieur du territoire, par là assurer au passage savoyard le bénéfice d'une situation de fait avant même que les adversaires du col aient été mis en éveil par une décision de principe et aient pu faire entendre leurs protestations; c'est là le sens de l'arrêté du 25 nivôse an IX [1] (15 janvier 1801), aux termes duquel un certain nombre de grandes routes considérées comme particulièrement importantes pour les communications intérieures devaient, dans le plus bref délai possible, être remises en parfait état : au nombre de ces artères réputées essentielles figurait, à côté des routes de Paris à Lyon par Dijon, de Dijon à Genève par Dôle et Salins, de Lyon à Nice par Aix, celle de Chagny au mont Cenis par Lyon et Chambéry; en fait et sans le dire, c'était faire indirectement regagner au Cenis un peu de l'avance prise par le Simplon et lui assurer sur le Genèvre une priorité caractérisée.

De ces préférences de Crétet, les partisans du Genèvre avaient-ils une nette conscience? Se rendaient-ils compte dès l'abord que le Directeur des Ponts et Chaussées serait en bataille contre le col dauphinois? La chose n'est pas à exclure si nous en jugeons par l'attitude des avocats du passage briançonnais

---

[1] Arch. Nat. AFIV. Plaquette 159. Les conseillers généraux de la Savoie prirent d'ailleurs acte de la chose et témoignèrent, à leur session suivante, leur vive satisfaction au sujet de ce décret. Ce faisant, et vraisemblablement contre le désir de Crétet qui eût sans doute préféré plus de discrétion, ils soulignaient la manœuvre du Directeur au bénéfice du Cenis (*Ibid.* F[1c]V *Mont-Blanc.*)

et par la tactique suivie par eux, tactique singulièrement déliée et qui prouve avec quelle souplesse, même dans les cadres de la centralisation gouvernementale s'accentuant désormais très fortement, pouvaient évoluer les défenseurs d'intérêts régionaux déterminés.

Le Mont Genèvre — on a déjà noté ce point — avait les préférences des artilleurs pour deux raisons : la moindre difficulté du passage en lui-même; le fait que les officiers trouvaient à Briançon, en même temps qu'une plus agréable étape que celles des villages de la Haute-Maurienne, de bien plus importantes ressources en hommes et en attelages pour faire passer leurs convois. De la sorte et sur la réputation bien établie du col, le général Lacombe-Saint-Michel, chef du parc de siège qui devait rejoindre en Italie l'armée de réserve, avait, au cours de l'année 1800, fait passer plusieurs de nos convois par le Genèvre; de même le général d'Abon, commandant du génie de l'armée d'Italie, et qui, dès la première période des polémiques, s'était, en 1798, révélé un des plus chauds partisans de la thèse des Briançonnais [1], avait utilisé le col dauphinois pour expédier en Italie pas mal de matériel tiré soit des places de la frontière, soit du parc formé à Grenoble, soit des arsenaux du Midi de la France. Lors de leurs passages ou de leurs séjours dans les Hautes-Alpes, ces généraux avaient longuement conféré avec le préfet Bonnaire et le général Vallier [2]. Au cours de leurs échanges de vue, ils s'étaient mis d'accord sur le plan que voici : ils insisteraient chacun de leur côté et très vivement pour que le Ministre de la Guerre ne se contentât plus simplement de plaider la cause du Genèvre auprès de son collègue de l'Intérieur, mais prît en mains lui-même l'ouverture de la route, façon de procéder à l'appui de laquelle serait invoqué le précédent tout récent de la construction du Simplon confiée à l'autorité mili-

---

[1] Arch. des Hautes-Alpes, L. 101. Diverses lettres touchant cet officier général.

[2] Même fonds. Série S. *Dossiers de la route nationale 94.*

taire. Ainsi les travaux pourraient s'entamer sans tarder. Cette méthode, par ailleurs, offrait vraisemblablement, aux yeux des Hauts-Alpins, cet autre avantage de comporter au bénéfice du général Vallier, qui avait su s'imposer à ses compatriotes comme une façon de grand homme local, l'investiture d'une mission analogue à celle dont le général Turreau avait été chargé en ce qui touche le Simplon[1]. C'est à la suite de ces échanges de vue et de ces colloques que Bonnaire fit tenir, en octobre 1800, non pas au Ministre de l'Intérieur, mais à celui de la Guerre, un mémoire, celui-là même dont on a parlé plus haut, où il résumait les avantages du Genèvre. En outre, Brune, de nouveau sollicité par les Hauts-Alpins, reprenait, de son quartier général de Milan, l'attitude même qu'il avait adoptée en 1798 et travaillait dans le même sens[2]. Ainsi la campagne se rouvrait, encouragée bientôt par certains faits qui parurent d'heureux augure aux avocats du Genèvre.

Au début de l'hiver 1800 en effet, en vue d'opérations éventuelles dans le Sud de la Péninsule, Bonaparte décidait la formation et l'envoi en Italie d'un corps d'observation aux ordres de son beau-frère Murat et distinct de l'armée stationnée dans la plaine du Pô sous le commandement de Brune; les éléments de ce corps, y compris l'artillerie et les convois, devaient tenir à travers le Jura la route même qu'avaient, le printemps précédent, suivie les colonnes en route vers Marengo; ils devaient ensuite passer en Italie par la Tarentaise et le Petit-Saint-Bernard, passage secondaire, mais sur la commodité duquel l'attention de Bonaparte avait été appelée au cours des mouvements de l'armée de réserve[3].

---

[1] La chose est d'autant plus plausible que la situation de Vallier était alors la suivante : doyen de l'arme du Génie et proposé pour le grade de divisionnaire, il ne pouvait faute d'une vacance recevoir l'avancement escompté ; une mission spéciale pour la construction du Genèvre lui aurait constitué une compensation.

[2] Brune à Jourdan, 27 vendémiaire an IX (19 octobre 1800). Arch. Tur. II. Période française. *Administration générale.* Article 173.

[3] Cugnac, *La campagne de l'armée de réserve*, I, p. 468.

Or, si Murat, au prix d'ailleurs de très pénibles efforts, put traîner son artillerie à travers les plateaux enneigés du Jura, il se heurta, pour le passage des Alpes occidentales par les cols du Nord, à d'insurmontables difficultés : en vain envoya-t-il des reconnaissances au Grand et Petit-Saint-Bernard, au Simplon et au Cenis, partout il trouva les passages fermés par les neiges et impossibles à franchir; se décidant alors à acheminer sa seule infanterie par l'itinéraire primitivement fixé, Murat, s'en remettant aux suggestions et aux conseils des officiers résidant dans la région, prit le parti de diriger son train d'artillerie par Chambéry et Grenoble sur Gap et de là sur le Genèvre, où effectivement, non sans de grands retards toutefois, les canons purent passer. Cet épisode était en soi assez mince, mais il avait attiré l'attention du Premier Consul à cause de certaines difficultés surgies au sujet de l'artillerie entre Murat et l'état-major de l'armée d'Italie et qu'avaient singulièrement envenimées les fort mauvaises dispositions nourries par Murat à l'endroit de Brune [1]; il parut en tout cas décisif aux gens de Briançon et aux amis du Genèvre qui, sur ce fait, poussèrent plus vivement leur campagne. Les bureaux de la guerre en furent impressionnés et, leur vieille sympathie pour le Genèvre aidant, ils firent leur le plan concerté dans les Hautes-Alpes: au printemps de 1801, le Ministre de la Guerre proposa au Premier Consul de faire exécuter la route en allouant à cette intention un crédit important au génie militaire [2].

La chose pouvait paraître d'autant plus en bonne voie que, sur ce point, l'initiative très grande des militaires en service dans l'Italie du Nord venait de devancer le Ministre : le général du

---

[1] Le Brethon, *Lettres et documents pour servir à l'histoire de Joachim Murat*, t. I, n$^{os}$ 127 sq.

[2] Arch. des Hautes-Alpes, S. *Dossiers de la route n° 94*. Copie d'un rapport du Ministre de la Guerre, en date du 8 prairial an IX (28 mai 1801) proposant de mettre des fonds à la disposition du général d'Abon. Dans ces dossiers, nombreuses lettres, touchant la route, des divers officiers généraux énumérés ici.

génie Chasseloup-Laubat, investi par Bonaparte d'une mission très importante -- il devait organiser tout le système défensif des Alpes et de la plaine du Pô et notamment faire le départ entre les forteresses piémontaises à démolir et celles à conserver — s'était de son propre chef emparé de la question du Genèvre : l'un des meilleurs ingénieurs militaires de son temps, mais fort intrigant, d'autant plus disposé à empiéter sur les attributions des voisins et à se mêler d'un peu toutes choses qu'il était lui-même plus ombrageux et plus jaloux de ses prérogatives, toujours prêt d'ailleurs à donner avis et conseils, même quand il n'en était pas prié, Chasseloup affichait contre le Cenis un préjugé très net et une défaveur marquée, l'estimant au point de vue militaire d'une défense par trop malaisée [1]. Entrepris par Vallier Lapeyrouse et les Hauts-Alpins, il fit sienne la cause du Genèvre, de sa propre autorité préleva, au titre de sa mission et sur la contribution mensuelle imposée au Piémont, des fonds pour l'aménagement du col briançonnais et fit diriger sur le Genèvre d'importants détachements d'ouvriers militaires [2]. Connaissant personnellement les préférences de Crétet, Chasseloup semble bien avoir pris quelque plaisir à jouer, de la sorte, au conseiller d'Etat un tour de sa façon; partisan de la méthode expéditive et jugeant qu'il fallait avant tout mettre les Ponts et Chaussées en présence du fait accompli, il s'entendit avec le général d'Abon pour que, sans chercher dès l'abord à atteindre la perfection, l'on

---

[1] Sur le caractère de Chasseloup, cf. Pingaud, *Bonaparte, président de la République italienne*, t. II, p. 271.

[2] Le caractère très spécial et extra-administratif de ces initiatives au bénéfice du Genèvre est bien mis en évidence par une lettre du préfet du Pô, rédigée dans le courant de l'année suivante : « Je ne puis donner aucun renseignement positif au sujet des opérations qui ont précédé et suivi l'ouverture de la route du Genèvre... Il n'existe dans les Archives de la Préfecture aucune pièce qui y soit relative... Je sais que, de même que pour celle du Simplon, l'exécution en a été confiée au génie sur les fonds que le gouvernement aurait alloués pour cet objet. » Lettre du préfet de l'Eridan au général Jourdan, 4 prairial an X (24 mai 1802). Arch. Tur. II. Période française. *Administration générale.* Article 173.

visât avant tout à la célérité et que l'on traitât le chemin existant des deux côtés du col dans la seule intention de le rendre au plus tôt à peu près carrossable. On verrait ultérieurement à perfectionner ce premier résultat, mais tout devait, au début, être sacrifié au dessein d'atteindre un prompt effet[1].

Ainsi, une vraie conjuration se trouvait nouée, dans les milieux militaires, au bénéfice du Genèvre pour forcer la main à la haute administration des Ponts, mal disposée et récalcitrante, et procurer en fait, au détriment de cette dernière, un dessaisissement caractérisé. C'est en réalité l'épisode d'une lutte très âpre qui se déroule alors autour des routes des Alpes et de leurs voies d'accès entre l'Administration de la Guerre et l'Administration civile, lutte conduite de part et d'autre avec acharnement et dans laquelle les militaires jouaient serré[2].

Mais Crétet veillait : s'il donnait ses soins à ce moment même afin d'enlever les travaux du Simplon au général Turreau, ce n'était pas pour se laisser battre sur le fait du Genèvre par Chasseloup-Laubat et Vallier Lapeyrouse, ni pour tolérer le développement du plan ourdi par les militaires; il n'eut garde d'ailleurs de les attaquer de front; sa méthode, toute de temporisation, d'enveloppement et de coups fourrés, répugnait en effet aux assauts directs; mais auprès des bureaux de la Guerre, plus souples que les généraux, il plaida victorieusement ce point de vue qu'il ne fallait rien précipiter, que de

---

[1] Lettre du commandant du génie en Piémont au général Soult, 28 pluviôse an IX (17 février 1801). Arch. Tur. II. Période française. *Administration générale*, Art. 173.

[2] Cette lutte, qui se prolongea toute l'année, se déroule aussi autour des routes du Jura ; c'est ainsi que, au mois d'août (11 fructidor an IX) deux décrets ayant été rendus le même jour, relatifs l'un à la route de Gex aux Rousses, l'autre à la route de Genève à Villeneuve, l'Administration de la guerre réussit à se faire confier la première, succès sans lendemain d'ailleurs, au sens strict du mot, puisque dès le 12 fructidor, le Secrétaire d'Etat en transmettant au Ministre de l'Intérieur l'arrêté pour la confection de la route en question, lui observe que c'est l'Intérieur qui devra en diriger les travaux bien que l'arrêté en charge le Ministre de la Guerre. Ces décrets aux Arch. Nat. AF IV. Plaquette 232.

nouvelles études étaient nécessaires et que s'imposait pour ces études, l'intervention des ingénieurs civils. D'ailleurs et pour éviter de se donner l'allure d'un opposant systématique, il n'avait pas manqué de faire ou laisser écrire par ses bureaux à la Préfecture des Hautes-Alpes que nulle part mieux qu'aux Ponts n'était appréciée et comprise la haute importance du passage briançonnais [1]. De la sorte — et c'est ce que voulait Crétet — les travaux entamés par le génie ne furent pas poussés, et les premiers fonds dont Chasseloup-Laubat avait disposé d'autorité ne furent pas renouvelés. L'année 1801 se terminait au fond sans résultat. L'affaire s'arrêtait en quelque sorte d'elle-même; elle était à reprendre sur de nouveaux frais [2].

Les partisans du Genèvre ne se découragèrent pas pour autant, mais, d'un zèle toujours égal, ils cherchèrent d'autres concours et d'autres auxiliaires pour étendre leur campagne; ils s'orientèrent dans ce sens vers les milieux français de l'Italie du Nord, milieux qui semblaient devoir offrir un terrain favorable. En effet, si la lutte pour la route n'avait, à ses débuts, guère été conduite que par les fonctionnaires et les notables du département des Hautes-Alpes et par les militaires appelés de par leurs fonctions à passer la chaîne, au fur et à mesure que, depuis l'été 1800, l'occupation française en Piémont avait pris une plus forte assiette, la cause du col avait recruté de nouveaux adhérents et zélateurs dans le monde des administrateurs et fonctionnaires en service au delà des Alpes.

La chose s'explique facilement : tout d'abord le passage du régime militaire au régime civil ne s'était pas fait tellement

---

[1] Le Directeur général à la Préfecture des Hautes-Alpes, 16 prairial an IX (5 juin 1801). Arch. des Hautes-Alpes, S. *Dossiers de la route 94*.

[2] Dans un document quelque peu postérieur et une fois terminé, à l'entier bénéfice des Ponts, le conflit avec les militaires, Crétet donnera quelques raisons de son opposition à l'emploi du Génie militaire aux travaux civils : « Dans cette association, l'autorité des ingénieurs sur le travail... n'ayant pas de grades militaires était méconnue du soldat et quelquefois des chefs. » Notice sur les travaux de l'an XI. Arch. Nat. AFIV 1055.

vite en Piémont occupé[1] que les sympathies caractérisées des milieux militaires pour le col briançonnais ne se fussent trouvées en mesure d'influencer à cet égard l'état-major des fonctionnaires français envoyés pour fournir les cadres des préfectures et des grands services publics; à dire vrai, il aurait pu arriver que ces civils, en réaction contre les militaires, prissent précisément le contre-pied des tendances de ces derniers. Plus fort que les ordinaires oppositions de service à service, joua ici le sentiment national qui opéra comme un classement spontané : au contact des Piémontais réclamant âprement pour le Cenis, liant dans ce but partie avec les gens du Mont-Blanc et reconstituant de la sorte le vieux groupement de Piémont-Savoie, les Français nouveaux venus et dont certains ne sympathisaient que très médiocrement avec les indigènes se portent d'instinct vers les tendances opposées, vers la solution dauphinoise et française, et adoptent de confiance les arguments des partisans du Genèvre touchant la facilité et l'aisance du passage. Cette question des routes des Alpes s'offrant vraiment comme capitale était une de celles qui revenaient le plus souvent sur le tapis dans les conversations des milieux français, une de celles par conséquent au sujet de laquelle s'était très vite constituée une doctrine. Or ces fonctionnaires et administrateurs nouveaux venus, se mettant au courant des grandes lignes de la question et de ses précédents historiques, avaient été tout naturellement incités à voir dans le privilège dont le Cenis avait si longtemps bénéficié le résultat exclusif de la politique piémontaise, à négliger les fortes raisons naturelles et géographiques que cette politique avait justement utilisées, à faire leur enfin ce point de vue, qu'il y aurait vraiment, à remettre le Genèvre en honneur, une longue injustice à réparer[2]. A tout le moins, les plus modérés, ceux

---

[1] Le maintien d'un général, Jourdan, à la tête du pays, soulignait d'ailleurs le caractère encore mi-partie de l'administration.

[2] Cet état d'esprit se marque dans le grand mémoire de La Boulinière sur le Piémont : « Bien que le col du Genèvre ne soit pas des plus fréquentés,

qui créent par leur attitude et leur façon de penser l'opinion courante, venaient-ils à cette position de juste milieu que désormais il ne saurait être question d'aucune exclusive et que les deux grands passages concurrents devaient être, dans les décisions à intervenir, traités sur le pied d'égalité.

A rendre ces sympathies plus chaudes et plus actives allait s'employer la propagande haut-alpine. Elle fut très fortement organisée sur ce terrain par Ladoucette, qui, en ce printemps de 1802, vint à la préfecture de Gap remplacer Bonnaire et continuer au Genèvre la même agissante ferveur. Doué de plus de zèle que de jugement, solennel et prétentieux mais volontaire, et d'ailleurs non dépourvu de relations à Paris, Ladoucette, désireux de faire grand et de marquer son passage dans ce département un peu étroit, il l'estimait du moins, pour ses mérites, allait s'atteler à l'affaire du Genèvre comme à une affaire personnelle, et dès l'abord se préoccupa de travailler les milieux français de Turin[1]. A ce moment du reste, le principe d'un aménagement parallèle du Cenis et du Genèvre allait paraître triompher définitivement, procurant aux Dauphinois l'illusion momentanée d'une véritable victoire.

## II

Singulièrement importante pour la politique consulaire à l'égard de la Péninsule, l'année 1802 l'est aussi en ce qui touche les initiatives gouvernementales relatives aux routes des Alpes : c'est l'année où Bonaparte, plus libre de ses mouvements en rai-

---

il est cependant très commode et très agréable... Le Cenis, qui est le plus fréquenté et le plus dispendieux... n'en est pas moins le plus incommode et le plus dangereux. » Page 17 du rapport. Arch. Nat. F1E 74.

[1] On trouve, entre plusieurs autres, les marques de cette campagne menée par Ladoucette auprès des fonctionnaires en service en Piémont, dans la correspondance du préfet avec le directeur Aubry, qui organisait l'administration des domaines dans la 27e division. Arch. des Hautes-Alpes. Série X. 37-38.

son même du rétablissement de la paix, va, tant pour sortir du provisoire que pour préparer à ses desseins méditerranéens et orientaux les conditions les meilleures, chercher à donner à l'organisation de l'Italie du Nord une assiette définitive et durable[1]. Il multiplie à cet égard les actes les plus significatifs : en janvier, élaboration à la Consulta de Lyon de la constitution de la République italienne; en juin, octroi d'un statut nouveau à la République ligurienne; aux approches de l'automne, annexion du Piémont à la France; entre temps, séparation de la Suisse et du Valais pour l'organisation de ce dernier en définitif couloir de liaison entre la France et la Lombardie. Or toutes ces opérations concourent à rendre plus que jamais nécessaire, en même temps d'ailleurs que plus facile, la réalisation d'une forte liaison matérielle entre la plaine padane et les pays proprement français; par là se trouve plus fortement posée, et de façon plus urgente la question des routes des Alpes.

Et graduellement en ce qui touche ces routes, Bonaparte marque un élargissement caractérisé de ses préoccupations et de ses desseins; il continue toujours à donner dans sa pensée au Simplon une place essentielle, mais il étend nettement aux autres passages des Alpes occidentales sa sollicitude active, leur accorde une attention sensiblement égale et en vient à les destiner à un aménagement parallèle : les coupures à travers la montagne devront se répartir désormais et s'ordonner sur tout l'ensemble de la ligne de contact franco-italienne, sur tout le développement de la chaîne du Haut-Rhône à la mer.

Que Bonaparte continue à donner toujours dans sa pensée au Simplon une place essentielle, la chose est facile à constater: c'est en fonction de la route que le Valais est doté d'une indépendance toute illusoire et voit son sort distrait de celui de l'ensemble de l'Helvétie — aboutissement d'ailleurs logique

---

[1] Sur les initiatives de Bonaparte en cette année 1802, cf. Driault, *Napoléon en Italie*, p. 71-81, 108-115, 121-127; Pingaud, *Bonaparte président de la République italienne*, I, p. 333-374.

et de la pratique de la diplomatie monarchique française finissante qui avait commencé dans sa politique helvétique à faire au Valais un sort à part, et aussi de la méthode déjà préconisée par Bonaparte auprès du Directoire en l'an VI quand il conseillait, toujours en vue de la route par le Simplon, de morceler au besoin la Suisse pour inféoder plus fortement à la France la portion de territoire indispensable aux communications franco-lombardes. Cette soudure dès alors convoitée, l'opération réalisée à l'égard du Valais la procure, opération dont Bonaparte, dans ses ordres au Ministre de la Guerre, tient à souligner lui-même la capitale importance : « L'indépendance du Valais, écrit-il [1], avec la faculté exclusive aux Français de pouvoir y faire passer leurs armées, la nouvelle route du Simplon sont propres à changer tout le système des guerres en Italie. » Et il donne du même coup des ordres précis pour l'aménagement des étapes et l'organisation militaire de la voie; quelques jours plus tard et toujours dans la même suite d'idées, il témoigne de son souci d'achever la complète mise au point des voies françaises vers le Haut-Rhône, réitère ses ordres pour le prompt achèvement des routes à travers les chaînes du Jura et par la Faucille et fait presser le gouvernement helvétique de consentir à une rectification de frontières par la vallée des Dappes, rectification indispensable à la complète confection sur le territoire français de la route de Morez, Gex, Genève [2]. De même, il fait pousser la route ouverte sur la rive Sud du lac Léman à travers les escarpements de Saint-Gingolph et de la Meillerie et qui doit intégrer le Simplon à l'ensemble du réseau national. Enfin, le premier consul double ce souci du Simplon de préoccupations économi-

---

[1] *Correspondance*, VII, n° 6225, au Ministre de la Guerre, 14 thermidor an X (2 août 1802).

[2] *Correspondance*, VII, n° 6249, à Talleyrand, 26 thermidor an X (14 août 1802). Note de Crétet à Bonaparte du début de thermidor sur l'opportunité « d'éviter l'emprunt du territoire helvétique par Saint-Cergues et Nyon » et sur la nécessité de pousser les négociations « pour obtenir du ci-devant canton de Berne quelques 100 toises dans la montagne de la Truffe ». Arch. Nat. AFIV 1055.

ques avérées et se montre désireux d'aborder le problème de la liaison de la route avec le littoral ligure [1]; indubitablement donc, Bonaparte continue à ce moment à tenir pour une des voies essentielles de l'action française en Italie la grande ligne Paris-Milan par le Jura, Genève, la région du Léman et le Valais.

Mais à ce souci du Simplon il joint cette fois le dessein positif et bien arrêté de ne pas oublier les autres passages : Bonaparte

---

[1] Ce souci se marque déjà dans une note à Gaudin du 19 thermidor an X (7 août 1802), où Bonaparte s'inquiète du transit de Gênes vers la Suisse (Corresp., VII, n° 6235). En vendémiaire, Bonaparte est saisi, par Coli, un des grands entrepreneurs de transports dans l'Italie du Nord, d'une note sur « une route de la Méditerranée à la Suisse par Novi, Sale, Borgo Franco, Oleggio, Arona » (Arch. Nat. AFIV 1055) et y donne son attention : « Vous m'ordonnez, par votre lettre du 13 de ce mois, de vous présenter un rapport dans deux mois sur l'utilité du projet de la route de Borgo Franco sur le Pô jusqu'à Novi. » Crétet à Bonaparte, 30 vendémiaire an XI (22 octobre) (*Ibid.*).

Cette question de la liaison du Simplon et de Gênes est alors posée par les circonstances mêmes : la paix générale rendait, en effet, à Gênes une activité très grande (l'on trouve sur ce point d'intéressants détails dans un mémoire rédigé en 1815, lorsque les fonctionnaires sardes eurent à s'occuper de la Ligurie devenue leur, et qui se trouve à la Bibliothèque du Roi à Turin, manuscrit n° 248 : *Commerce entre les anciens états de S. M. et le Génovais*). Le problème se posait pour les administrateurs français de la même façon que pour leurs prédécesseurs piémontais : convenait-il de favoriser le trafic de Gênes avec l'Hinterland ? N'était-il pas plutôt indiqué d'avantager le ravitaillement par Nice et Marseille des départements piémontais (*a*). Surtout quelle attitude fallait-il prendre à l'endroit du transit de Gênes vers les au-delàs des Alpes et vers les régions italiennes en dehors du régime douanier français ? Si l'on autorisait ce transit, comment prévenir la contrebande ? Après certaines velléités libérales, la pratique des douanes françaises fut d'une rigueur caractérisée. Cette solution de moindre effort servit le dessein politique de faire réclamer par les Liguriens eux-mêmes leur annexion au territoire français : « Je trahirais la confiance dont S. M. m'honore si je ne vous disais toute la vérité. Ou il faut que la République de Gênes puisse obtenir d'être agrégée à l'Empire français, ou qu'on lui laisse la possibilité de soutenir la concurrence de Trieste, Venise, Livourne. » Saliceti au Ministre des Relations extérieures, 3e jour complémentaire an XII. Arch. du Ministère Aff. Etr.. *Correspondance Turin*. Volume 280, f° 514.

(*a*) A ce sujet, lettre de Bonaparte à Menou du 22 floréal an XI (12 mai 1803). Correspondance, VII, n° 6735 : « Je désirerai plus de détails sur ce que vous me dites de la diminution des droits d'entrée dans le port de Gênes, et que vous me fassiez comprendre comment cela peut détourner le commerce du Piémont avec Nice. »

n'est plus seulement le proconsul de 1797, exclusivement préoccupé des intérêts lombards, il n'est plus même le Bonaparte du début de 1801 disposé au besoin à transiger sur la question piémontaise : résolu qu'il est à incorporer définitivement à la France et sous les espèces d'une annexion pure et simple tout le haut bassin du Pô, il doit trancher de la question des routes sur toute cette ligne de suture que va désormais constituer, entre des territoires devenus également français, l'ancienne frontière franco-piémontaise.

Depuis la mort de l'empereur Paul et le renversement produit par cet événement dans la politique française à l'endroit de la monarchie de Sardaigne, Bonaparte avait vraisemblablement envisagé la façon nouvelle dont se posait la question des communications transalpestres; en outre, à la Consulta de Lyon, il avait été relancé à cet égard du fait des Savoyards : ceux-ci en effet, de plus en plus ardents sur le chapitre du Cenis, avaient profité de la présence voisine du chef de l'Etat pour plaider instamment leur cause; ils avaient de la sorte présenté au Premier Consul, en se faisant appuyer par le commerce de Lyon, non plus simplement des prières et des suppliques, mais des propositions précises, notamment les offres d'un groupe de capitalistes chambériens s'offrant à aménager très largement le col du Cenis et son avenue par la Maurienne sur les plans élaborés par l'entrepreneur Basso [1], celui-là même qui, quelques années auparavant, avait construit la route du col de Tende pour le gouvernement sarde et était venu depuis se fixer à Chambéry. Bonaparte put-il, entre les soucis et les préoccupations de la Consulta, donner une attention décisive à ces ouvertures? Rien ne permet d'affirmer la chose; tout au plus peut-on noter qu'à peine de retour à Paris, il marquait au Ministre de la Guerre son désir de voir fortement outiller Chambéry en tant que ville

---

[1] Les propositions remises au Premier Consul se trouvent en copie, à la fois dans les papiers de Dausse (Bibliothèque de Grenoble R. 7830) et aux Arch. de la Savoie, L. 2125.

de garnison et d'étape, ce qui était implicitement souligner l'importance de la route par la Maurienne et par le col savoyard [1]. Mais, lui-même l'a indiqué nettement, c'est plus tard seulement et dans le courant de l'été, quand il jugea suffisamment mûre la question de l'annexion du précédent domaine sarde, qu'il estima « une suite nécessaire de la réunion du Piémont à la France » la prise de décisions fermes en la matière [2].

Ce qu'il se propose dès lors, c'est tout d'abord de souder très fortement le pays piémontais à la France, de lier strictement les deux régions par la solidarité des rapports et des intérêts économiques; et cette préoccupation, visible dans une note rédigée à ce moment précis pour Gaudin [3], doit logiquement amener Bonaparte à multiplier les points de contact; ce qu'il désire aussi, c'est apparaître aux Piémontais, autant du moins que la chose est possible, comme pleinement au fait de leurs vœux, comme très soucieux de prendre en main leurs intérêts et parfaitement en état de renouer la tradition de leurs aspirations essentielles [4]. Par ces considérations diverses, le Premier Consul est conduit à décider à la fois, comme solution du problème des communications franco-piémontaises, la construction de routes carrossables et au Cenis et au Genèvre et la réfection de la route du col de Tende. De la sorte sont reprises, pour être associées à la nouvelle solution française du problème, les précédentes solutions du temps du Piémont indépendant.

---

[1] *Correspondance*, VII, n° 5945, 16 pluviôse an X (5 février 1802).

[2] *Correspondance*, VII, n° 6234, à Berthier, 18 thermidor an X (6 août 1802). De même dans Chuquet, *Ordres et apostilles de Napoléon Ier*, t. I, n° 466.

[3] *Correspondance*, VII, n° 6235, à Gaudin, 19 thermidor (7 août) : « Il faut avoir en vue de favoriser le commerce de Nice; il faut, par exemple, que le Piémont s'approvisionne de sucre, de café et d'autres marchandises des colonies par Nice et également de savon et de tous les objets que Marseille et nos manufactures peuvent fournir. » L'année suivante, à Menou, 19 germinal an XI (9 avril 1803) : « ...Je désire que l'ancien commerce de Nice à Turin reprenne son activité... » *Ibid.* 6675.

[4] D'où le souci de la route par le col de Tende en même temps que de celle par le Cenis. A Berthier, 14 messidor an X (3 juillet 1802). *Correspondance*, VII, n° 6162.

Par sa correspondance avec le Ministre de la Guerre, Bonaparte souligne et précise ses intentions : il bâtit de la sorte, avec la netteté qu'il apporte aux décisions lui tenant vraiment au cœur, un système bien lié qui conjuguera le Simplon et les routes nouvellement ordonnées.

La confection de ces voies, qui doivent être parfaitement carrossables, ressortira exclusivement au Ministère de l'Intérieur chargé également de veiller à l'établissement sur ces cols d'hospices confiés à des moines [1], mais le Ministre de la Guerre [2] devra tenir la main à rendre ces routes sûres et commodes en y installant des postes de gendarmerie, en établissant sur les cols ou à proximité des casernes où pourront faire étape les troupes franchissant la montagne, des pavillons et hôtelleries où seront logés les états-majors et les hauts fonctionnaires de passage. La minutie des instructions à cet égard décèle un point essentiel des intentions du Premier Consul : il s'agit sans nul doute et avant tout d'assurer la jonction franco-piémontaise; mais il s'agit aussi — que la guerre vienne jamais à reprendre avec l'Autriche maîtresse de la Vénétie ou que des opérations militaires soient pour quelque raison nécessaires dans la Péninsule — d'assurer l'acheminement prompt et facile des troupes et des convois à travers la chaîne. Tous ces travaux d'ailleurs, auxquels il était dans les intentions du gouvernement — on l'annonçait hautement — d'affecter de très importants crédits [3], se

---

[1] Arch. Nat. AFIV. Plaquette 390. Arrêté du 28 thermidor an X supprimant les ordres monastiques dans le territoire de la 27e division militaire. L'article 2 du titre 2 renouvelle la décision de la création d'hospices de montagne. Il y a, ajouté de la main de Bonaparte : « Il sera fait choix pour habiter ces couvents de religieux dans les couvents supprimés. »

[2] Le visible souci de Bonaparte de limiter les attributions de l'Intérieur et de la Guerre prouve que la rivalité déchaînée précédemment entre les administrations rivales, au sujet des routes, n'avait pas échappé au chef de l'Etat.

[3] Les fonds furent décidés effectivement par plusieurs décrets, ceux entre autres des 18 frimaire et 21 ventôse an XI (AFIV. Plaquettes 451 et 500). Les prévisions étaient les suivantes : 10 millions étant affectés pour les routes et 2 millions pour les grands ponts de l'intérieur du territoire, les quatre

liaient avec l'amélioration des avenues des passages sur les deux versants de la grande masse montagneuse; dans cette vue étaient à la fois poussées avec ardeur la réfection routière du Sud-Est de la France[1] et la réorganisation des routes du Piémont, réorganisation destinée aussi à jeter sur ce pays, alors désolé par le banditisme, un réseau de communications aussi serré que possible[2]. Ainsi s'associaient et conspiraient à l'envi des préoccupations de tout ordre pour faire donner une solution d'ensemble au problème envisagé dans toute son ampleur.

L'éclectisme de Bonaparte paraissait de nature à satisfaire tous les intérêts en cause : partisans du Cenis et partisans du Genèvre pouvaient également chanter victoire. En fait, les décisions du maître, qui valaient surtout au fond comme définition d'un programme, ne tranchèrent pas le débat. Comment et pourquoi? Il vaut, à n'en pas douter, la peine d'examiner la chose, ne serait-ce que pour saisir comment les hauts fonctionnaires interprétaient la pensée du Chef de l'Etat et évaluer les très grandes libertés de pratique qu'ils prenaient sans trop de scrupules avec elle.

Il peut sembler que Crétet, en présence de directives aussi nettes et aussi décisives n'eût d'autre attitude à prendre que de mettre à la fois sur le chantier l'aménagement du Cenis et du Genèvre et de les conduire tous deux de front. En fait, toute l'année encore, il va continuer sa politique de défaveur à l'égard des Dauphinois : parfaitement conscient de la facilité que pré-

---

grandes routes à travers les Alpes recevaient un fonds spécial de 3 millions. Crétet notifia la chose aux préfets intéressés par diverses circulaires.

[1] Une constatation souligne l'importance que la question allait prendre; il y a dans AFIV 1055 une note intitulée : *Rapports faits au Premier Consul par le Conseiller d'Etat chargé des Ponts et Chaussées en l'an XI*, soit en 1802-1803. Or, sur dix-sept rapports retenus comme les plus importants, plus de la moitié — neuf exactement — se rapportent aux routes des Alpes et à leurs avenues des deux côtés de la chaîne.

[2] Les progrès de cette réfection du réseau piémontais ont été présentés dans les nombreux rapports des ingénieurs au cours des années 1801-1803. Arch. Tur. II, Période française, *Administration générale*. Art. 173.

senterait le Genèvre à un aménagement singulièrement plus rapide, il s'assigne comme but prochain non plus sans doute de complètement écarter la solution dauphinoise, mais de faire traîner de ce côté-là les choses en longueur, tout en les précipitant au contraire en ce qui concerne le col savoyard. Dans le but d'utiliser pour ce dernier le temps encore disponible dans la campagne d'été, il délègue immédiatement pour lever le plan des lieux le plus distingué des ingénieurs en matière de routes alpines, Dausse de Grenoble, celui-là même qui, dès 1797, avait dressé le projet remarqué de la route de l'Oisans; pour le Genèvre, au contraire, le conseiller d'Etat donne ses soins à continuer au moins quelques mois encore sa pratique d'abstention et d'atermoiements.

Une fois encore, les plans de Crétet allaient être traversés par les initiatives locales de ce petit pays montagnard du Briançonnais : dès le printemps de 1802 l'on avait su, dans les Hautes-Alpes, par des renseignements venus à la fois de Paris et de Turin, que la question des routes alpines allait être enfin abordée d'ensemble et les Briançonnais, déjà si souvent déçus en la matière, s'étaient bien promis cette fois-ci de réussir coûte que coûte. A surexciter leur résolution tout concourait : l'attente où ils languissaient depuis si longtemps, l'impression que le temps travaillait pour le Cenis, le sentiment qu'ils avaient d'être joués par la politique des dirigeants des Ponts; il s'y ajoutait le fait qu'avec cette annexion du Piémont, dont tout annonçait l'imminence, leur ville allait cesser d'être une place frontière, qu'allait disparaître, en tout cas considérablement se réduire la garnison, jusque-là la principale ressource des habitants; le désir n'en était donc que plus vif de retrouver, sous la forme des profits du transit et du roulage, ce qu'on allait perdre du côté des soldats. N'oublions pas enfin un motif tout à fait occasionnel, mais singulièrement pressant : les récoltes de l'année précédente avaient été fort médiocres, amenant dans tout le pays briançonnais une crise de disette très accentuée; soulager immédiatement la misère ainsi causée en employant les

nécessiteux aux travaux de route apparaissait extrêmement souhaitable, d'autant que cette détresse générale des vallées briançonnaises donnerait aux entrepreneurs locaux [1] désireux de s'employer à la route la certitude de trouver tous les ouvriers nécessaires pour la moitié à peine des salaires ordinairement pratiqués. Bref, l'attente générale était anxieuse; d'ailleurs et dans la conviction qu'une décision gouvernementale relative aux travaux du col ne saurait tarder, Ladoucette avait, sitôt installé à Gap, fait établir par les ingénieurs du département le tracé des rampes.

Dans de telles dispositions et quand on apprit vers la mi-août les desseins du gouvernement, l'on ne douta plus et le courant se déchaîna irrésistible, débordant Ladoucette lui-même qui jusque-là et depuis son arrivée dans le département avait chauffé l'enthousiasme, mais qui, au dernier moment et devant certaines réticences de Crétet, se demandait s'il fallait vraiment aller de l'avant à plein collier. Sous la direction du sous-préfet de Briançon Chaix, lui-même de la région, l'entreprise s'organisa comme spontanément [2] : les aisés de la ville, notables et riches négociants, constituèrent un fonds d'avance remboursable sur les crédits futurs et destiné à assurer le salaire des travailleurs; puis tout le mois de septembre et jusqu'aux premières neiges d'octobre, la population valide des villages briançonnais : hommes, femmes, jeunes gens et jeunes filles, s'appliqua avec une ferveur soutenue et joyeuse à l'aménagement des

[1] Il est curieux de remarquer que, seule entre celles des routes des cols alpins, l'entreprise du Genèvre échappera par la suite aux efforts d'un syndicat piémontais d'entrepreneurs, le syndicat Rossazza visant à accaparer tous ces grands travaux : quand, l'année suivante, les travaux s'organiseront régulièrement, ce seront trois Briançonnais, Ardouin et Charbonnel-Salle pour le revers occidental, Hermil pour la descente du col à Cezanne qui auront l'adjudication des travaux. Par là est bien souligné, jusqu'au bout, le caractère local de l'entreprise.

[2] Dans un des dossiers de la série S des Arch. départ. des Hautes-Alpes relatifs à la route n° 94, un sous-dossier intitulé « *Correspondance... du Sous-Préfet de Briançon sur l'ouverture de la route du Mont Genèvre... sur les travaux exécutés par les communes. An X.* »

pentes de la petite ville au col; chaque commune assurait l'envoi d'un certain contingent renouvelé à intervalles réguliers et assigné à une portion déterminée de la route, de telle sorte qu'à de certains jours il y eut jusqu'à plus de deux mille travailleurs répartis sur les rampes et éparpillant tout au long du revers occidental leurs campements improvisés. Quand la saison vint mettre un terme à cette courte campagne, la route, est-il besoin de le dire, était loin d'être achevée, mais les grandes lignes en étaient ébauchées, quelques talus formés et plus qu'indiqué le dessin général. Et comme les initiatives des militaires avaient les années précédentes quelque peu aménagé, encore que bien sommairement, la descente du côté de l'Italie, le passage par le Genèvre, de par l'effort obstiné des fauteurs de ce col, ne se présentait point, en dépit de la tactique de Crétet, en trop fâcheuse posture; il faisait plus que tenir le coup, très certainement, il distançait le Cenis; il allait même sembler, au cours de l'année suivante, être appelé à l'emporter franchement sur son rival savoyard.

## III

En décidant, dans l'été de 1802, l'ouverture de plusieurs routes à travers la montagne, le Premier Consul avait surtout établi un programme à longue échéance; il allait être amené à préciser des intentions immédiates au cours de l'année 1803, une de celles où ses préoccupations se révèlent le plus accentuées quant aux affaires d'outre-monts.

Tout d'abord, en effet, en ces mois où se prépare et se consomme la définitive rupture avec l'Angleterre, Bonaparte doit naturellement s'inquiéter d'organiser la mise de l'Italie en complet état de défense contre d'éventuelles entreprises d'ordre militaire. Mais à ces soucis de défense extérieure se mêlent aussi d'autres sujets de très sérieuse attention, à savoir : cette crise d'inquiétude et de sourde agitation qui semble bien travailler alors les diverses régions de la Péninsule; c'est l'époque en

effet où, de Milan, Murat, qui cherche d'ailleurs à brouiller les choses pour pousser sa fortune, envoie des rapports alarmistes exagérant encore le mécontentement assez caractérisé régnant en Lombardie[1]. C'est le moment où, en Piémont, paraît se préciser et s'organiser — du moins les autorités françaises se plaisent à l'affirmer[2] — un parti italien hostile à notre mainmise. Toutes circonstances qui vont amener Bonaparte à accentuer outre-monts une politique de plus en plus française — cette année même il refusera Parme et Plaisance aux instances de Melzi — à laisser prédominer, dans la physionomie double qu'il s'était, au moins en apparence, efforcé de tenir jusque-là, l'aspect du chef d'Etat français sur l'aspect du chef d'Etat italien; toutes circonstances aussi qui font paraître plus souhaitable au Premier Consul la disposition de solides voies d'accès vers cette Péninsule, objet majeur de préoccupations et de soucis.

Mais précisément, un des points où s'était affirmé sinon avec le plus d'éclat, du moins avec le plus d'insistance et de continuité, le particularisme décidé des Lombards, c'était l'entreprise du Simplon; à cet égard, l'année 1802 avait valu en la matière à Bonaparte certains mécomptes caractérisés : pas plus que les Valaisans ne se résignaient docilement à cette indépendance illusoire sous le couvert de laquelle s'opérait la mainmise française[3], pas davantage les Italiens ne se prêtaient, dans la cons-

---

[1] Pingaud, *Bonaparte président de la République italienne*, II, p. 141 sq.

[2] Voici à cet égard un témoignage inédit de la fin de l'été 1803, qui semble bien traduire l'opinion — exacte ou non — des Français résidant en Italie. L'administrateur général du Piémont, Menou, écrivant au Préfet de l'Isère, Fourier, à propos d'une affaire de route lui dit : « Une suite d'affaires qui m'accablent, des Piémontais à franciser, un brigandage affreux à réprimer, un parti italien à comprimer, les Anglais à déjouer me prennent tout mon temps. » 12 vendémiaire an XII. Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route 91.*

[3] Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais.* Volume 6. Nombreuses lettres de l'année 1802 sur la mauvaise volonté des Valaisans; aux Arch. Nat. AFIV 1055, une note un peu postérieure de Dudon, envoyé pour porter des dépêches à Melzi, et qui fait un rapport sur le Simplon à Bonaparte : « Quelques esprits turbulents en Valais montrent cette route sous un autre jour et, ingrats à la protection que vous accordez à ce pays, lui font tout craindre pour son indépendance. »

truction du Simplon, au rôle subalterne défini par les décisions consulaires qui avaient confié tout l'ensemble de la route, aussi bien en sol italien qu'en terre valaisanne, à des ingénieurs français pour la partie technique, et, depuis le dessaisissement de l'autorité militaire provoqué par Crétet, à des commissaires français pour la partie administrative. Bien au contraire, les Lombards entendaient, associés qu'ils étaient aux dépenses, participer en communauté de direction et d'initiative à la conduite des travaux; ils supportaient d'autant plus impatiemment cette emprise d'une administration française sur un point, si minime fût-il, de leur territoire qu'ils appréhendaient de laisser, par cette emprise même, se constituer à leur encontre un redoutable précédent [1] pouvant ultérieurement, sur d'autres points et en d'autres domaines, être exploité contre eux. La tension des rapports entre ingénieurs et commissaires français d'une part et d'autre part ouvriers et fonctionnaires italiens avaient de la sorte amené des incidents et des scènes les plus caractérisées. Dès lors l'achèvement de la route, son ultérieure exploitation apparaissaient devoir, entre les deux Etats, se présenter comme un très sérieux élément de difficultés et de traverses.

De cela, bien des gens avaient conscience et entre autres le général Chasseloup-Laubat; toujours prêt à s'immiscer en toute chose, il avait, il y avait déjà quelque temps, jugé à propos d'en écrire personnellement au Premier Consul, démarche indiscrète à coup sûr, incorrecte peut-être, mais qui n'en reposait pas moins, quant au fond des choses, sur une assez juste appréciation des faits : « Vous avez eu, lui mandait-il [2], une très grande idée de couper les Alpes en quatre endroits dès que vous aviez ouvert la route du Simplon..... Lorsque vous avez donné à la République italienne la partie du Tessin à la Sésia, vous n'espériez pas sans doute réunir le Piémont à la France, et ayant

[1] Instances de Melzi dans ce sens auprès de Bonaparte, *Mémoires de Melzi d'Eril*, t. II, p. 69, 126.

[2] Arch. Nat. AF IV 1055. De Brescia, 15 vendémiaire an XI (7 octobre 1802).

eu le projet de faire la route du Simplon, vous deviez chercher à la faire passer chez nos alliés naturels. Mais il est déjà incommode, et il le sera davantage par la suite, que cette route passe chez deux puissances qui sépareront leurs intérêts des nôtres quand elles le pourront avec avantage. » Il préconisait, en conséquence, la complète annexion du Valais et le report des frontières du Piémont, intégré maintenant à la France, de la Sésia au Tessin; la chose, à l'entendre, pouvait être obtenue par un démembrement du Novarais, qui — sous la réserve de compensations — serait enlevé à la République italienne, tout comme il avait été, le siècle précédent, soustrait à la Lombardie : ainsi la France aurait complètement tenu et contrôlé en toute souveraineté la route du Simplon, de Genève à Arona; Chasseloup trouvait la chose à ce point désirable et urgente qu'il ne faisait, de ses idées et de ses vues en la matière, nul mystère, mais en parlait à qui voulait l'entendre. Et de tels propos, rapprochés de ceux tenus en Piémont par un certain nombre d'administrateurs français qui préconisaient pareillement une telle redistribution de territoire [1], n'avaient pas laissé que de causer à Milan une inquiétude assez marquée.

A dire vrai, le Premier Consul semble avoir peu goûté de telles suggestions : il ne croyait pas encore possible d'annexer le Valais à la France, et il ne voulait pas exaspérer les appréhensions italiennes. S'il était amené — et il s'en rendait compte — à faire une part de plus en plus grande aux points de vue français dans sa politique péninsulaire, il entendait bien ne se laisser sur ce point forcer la main par personne; par ailleurs, il n'était pas sans avoir avantage à apparaître à l'opinion lombarde comme le modérateur du zèle indiscret de ses propres agents : il infligea donc aux suggestions de Chasseloup un démenti officiel et caractérisé; il se décida même, dans une manifeste intention de conciliation et d'apaisement, à accorder aux Italiens,

---

[1] Pingaud, *Bonaparte président de la République italienne*, t. II, p. 51 sq.

sur le fait du Simplon, ce qu'ils souhaitaient si ardemment : la pleine et complète liberté d'action pour conduire à leur gré — sous la condition de se conformer au plan d'ensemble — la construction de la partie de route concernant leur territoire [1]. Toutefois — et c'est le point qui, pour l'objet de cette étude, présente de l'intérêt — le Premier Consul semble bien avoir au fond compris la justesse et la solidité des objections de Chasseloup et avoir voulu au plus tôt, à travers les Alpes, une voie exclusivement française. Dans l'impatience où il se trouvait d'avoir une route de cet ordre, laquelle, de celles par le Cenis ou le Genèvre, allait-il se décider à pousser?

Car, cette impatience s'affirmait presque anxieuse. Bonaparte, en effet, semble toujours avoir mal supporté — ou plus exactement n'avoir jamais voulu admettre en droit, pour se réserver l'occasion de faire la grosse voix et de marquer son mécontentement — les intervalles de temps parfois fort longs que les études techniques et les formalités administratives nécessaires, non moins d'ailleurs que la lenteur des bureaucrates ou l'insuffisance des crédits, introduisaient en matière de travaux publics entre, d'une part, ses ordres et ses désirs à lui et, d'autre part, les réalisations matérielles. Au printemps de 1803 donc, il prit prétexte de ce que les routes carrossables prescrites l'été précédent n'étaient à son gré point assez vite mises en train pour tout à la fois marquer son irritation de la chose et souligner ses préférences du moment.

En la matière d'ailleurs, et suivant sa méthode ordinaire, il s'était documenté autant que possible de divers côtés, contrôlant les données et les avis, confrontant les renseignements, cherchant à se constituer de tous ces éléments une façon de voir personnelle; il savait ainsi, au moins sommairement, et l'opinion courante dans les milieux français du Piémont que le Genèvre était facile à faire, et la persistante prévention des militaires

---

[1] Arrêté du 8 germinal an XI (29 mars 1803). AFIV 1055.

contre le Cenis, « ce trop fameux passage[1] », ainsi que se plaisait à le qualifier Chasseloup; de même il avait vraisemblablement recueilli quelques échos des remarques faites dans tous ces milieux sur l'évidente partialité de Crétet pour le col savoyard. Qu'il ait complètement démêlé le jeu et les manœuvres du conseiller d'Etat, la chose est assez peu probable, mais très sûrement il eut à cet égard quelque arrière-pensée, s'inquiéta de la chose et jugea le moment venu pour rétablir la balance au profit du Genèvre. Il était d'autant plus poussé à le faire qu'un très solide argument d'ordre financier militait dans ce sens : la Trésorerie française accusait à ce moment de reprise des hostilités maritimes une période de resserrement et de gêne caractérisés[2], imposant des compressions de dépenses dans tous les domaines autres que celui de la préparation à la guerre. Et l'état d'esprit de Bonaparte se laisse dès lors parfaitement saisir : il faut procurer des résultats immédiats au moindre prix; or, le Cenis est fort long à faire et exigera des sommes considérables pour son achèvement; le Genèvre, au contraire, les militaires l'affirment, se trouve en état d'être rapidement terminé à peu de frais. Dans ces conditions, qu'on aille au plus pressé et au moins cher : si vraiment le Genèvre est plus vite faisable, qu'il soit fait sur l'heure et que nulle autre considération ne vaille ni ne compte.

Dans ces intentions et suivant une procédure qui lui était familière, Bonaparte chercha en la matière à piquer au jeu un autre que le Directeur des Ponts. Bien que l'annexion du Piémont fût chose faite et que, en théorie, les départements de la

---

[1] Chasseloup à l'Administrateur général du Piémont, 12 frimaire an XI (3 décembre 1802). Arch. Tur. II. Période française. *Administration générale.* Art. 173. Chasseloup est si content de l'expression qu'il la reprend dans une lettre ultérieure du 14 nivôse an XII (5 janvier 1804). *Ibid.*

[2] Nombreuses indications des compressions de crédit pour les travaux publics dans le printemps et l'été 1803. Au Simplon même, on recommanda l'économie. Lettre de Crétet à Céard, 19 messidor an XI (8 juillet 1803). Arch. Nat. F[14] 996.

27e division militaire [1] fussent assimilés à ceux du territoire, était resté constitué à Turin, sous le nom d'Administration générale, un organisme particulier s'interposant entre les bureaux des ministères et les fonctionnaires des divers ordres administratifs en résidence dans la région; à sa tête, le général Menou avait, depuis peu, succédé à Jourdan avec un programme de conciliation, d'entente avec les indigènes, mais surtout de réalisations rapides. Ni en droit le rôle de l'Administrateur général n'était, dans tous les détails, défini avec une netteté entière entre Paris et les agents locaux, ni en fait, semble-t-il, le mécanisme de son action ne s'était établi avec une absolue rigueur : si les préfets, en général, n'avaient pas de correspondance directe avec Paris, les chefs de mission chargés d'installer en Piémont les grands services publics et qui auraient pu être comme les ministres de l'Administrateur général recevaient d'ordinaire et directement leur impulsion des bureaux de la capitale; si bien que, dans nombre de cas, l'Administrateur général jouait simplement le rôle d'un haut contrôleur établi à demeure; toutefois et du fait même qu'il correspondait directement avec le Chef de l'Etat, l'Administrateur général pouvait être directement manœuvré par ce dernier. Et dans la question des routes des Alpes, tel semble bien avoir été à ce moment le dessein de Bonaparte, pousser Menou en pleine traverse des manœuvres de Crétet et assurer coûte que coûte un résultat immédiat.

Le Premier Consul prit prétexte ou occasion de ce que la réfection des routes du Piémont, un des premiers points du programme d'action française dans les départements annexés, ne marchait pas, à son gré, assez vite pour en marquer, dans une lettre personnelle à Menou, son regret et son mécontentement, et pour ajouter, une fois sur ce chapitre, l'indication concise mais très énergique de son intention actuelle : « La route du mont Genèvre doit être carrossable, elle peut suppléer pendant

---

[1] Départements de la Sesia, de la Doire, du Pô, de la Stura, de Marengo, du Tanaro.

longtemps à celle du mont Cenis [1]. » Un mois plus tard il revenait là-dessus dans une nouvelle lettre précisant son point de vue et — les allusions semblent transparentes — incriminant la méthode de Crétet : « On m'a fait le rapport sur le Cenis, mais ne serait-il pas convenable de finir le Genèvre avant de faire le Cenis? En entreprenant trop, l'on met beaucoup de lenteur à en finir et il est cependant indispensable d'avoir le plus promptement possible, entre la France et le Piémont, une communication telle qu'il ne faille pas dételer. On m'assure qu'il serait possible de l'achever dans la campagne et à peu de frais, il ne faudrait pas perdre un instant [2]. » C'était une invite directe à Menou de s'employer de toute son autorité en faveur du Genèvre, et Menou — sans saisir du reste, du moins à ce qu'il paraît, les arrière-pensées du maître à l'égard de Crétet — le comprit ainsi puisqu'il ordonna à ses services de mettre en train, toute affaire cessante, l'aménagement du Genèvre par le revers oriental et de faire traiter en particulier le point scabreux du tracé, le Tourniquet, de façon à rendre ce mauvais pas au plus tôt carrossable [3].

Crétet eut-il vent de la démarche de Bonaparte auprès de Menou? S'il est très improbable qu'il ait connu les termes mêmes dans lesquels ces billets étaient conçus, il a certainement — on peut l'affirmer en presque complète certitude — saisi, en homme habile qu'il était, l'exacte nuance de l'état d'esprit du Premier Consul dans la question des routes. Il se savait en la matière guetté par les militaires qui ne lui pardonnaient pas leur éviction du Simplon — toute l'année précédente, Turreau avait intrigué en Valais, cherchant à remettre la main sur la route — il con-

---

[1] *Correspondance*, VIII, n° 6675, 19 germinal an XI (9 avril 1803).

[2] *Correspondance*, VIII, n° 6735, 22 floréal an XI (12 mai).

[3] Menou d'ailleurs fut frappé de ce que le Premier Consul lui avait écrit en forme personnelle. Il souligne le fait dans une lettre au préfet Fourier : « J'ai reçu du Premier Consul, par une lettre particulière, l'ordre de m'occuper... de cette route (du Genèvre)... La partie qu'on appelle Le Tourniquet sera mise en très bon état cette année. » Menou à Fourier, 11 prairial an XI (31 mai 1802). Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route nationale 91.*

naissait leurs méthodes et leurs rancunes. Il n'était pas homme à nager contre le courant et il estima que, dans l'intérêt même du Cenis dont il demeurait plus que jamais féru, mieux valait composer. Bonaparte voulait le Genèvre parce que, lui avait-on persuadé, le Genèvre serait plus vite terminé : qu'à cela ne tînt, lui Crétet, qui aussi bien n'avait jamais découvert trop imprudemment son jeu et n'avait jamais attaqué de face le col dauphinois, laisserait pousser le Genèvre. Il donna en conséquence des ordres dans ce sens et de la sorte Ladoucette put, au mois de mai, parallèlement à l'action de Menou à Turin, faire mettre en adjudication, dans les formes régulières, l'achèvement de la besogne si bien commencée l'été précédent sur le territoire des Hautes-Alpes [1]. Bien mieux, le conseiller d'Etat se donnerait auprès de Bonaparte le rôle d'un homme impartial, sans préférence en la matière et désireux simplement de se convertir en toute équité aux meilleurs arguments. Il était d'ailleurs bien décidé à agir de telle sorte qu'en fait le Cenis ne perdît que le moins possible ou même pas du tout à cette éclipse momentanée.

Pour jouer ce nouveau jeu, Crétet avait sous la main l'instrument nécessaire à manœuvrer : savoir un de ses collaborateurs immédiats dans le service des Ponts, l'inspecteur général Rolland, fonctionnaire [2] qui, tant en raison de son passé — il avait été, sous l'Ancien régime, ingénieur en chef dans des pays parmi les plus montagneux de la France, la Haute-Guyenne et le Dauphiné — que de son utilisation récente — il avait, en 1802, séjourné quelque temps à Turin pour y jeter les premières bases de la réorganisation du service des travaux publics et

[1] Arch. des Hautes-Alpes. *Dossiers de la route nationale 94.*

[2] Dossier personnel de Rolland. Arch. Nat. $F^{14}$ III, 823. Né à Grenoble le 3 février 1736. A l'école des Ponts le 1er janvier 1756. En 1759 et 1760, deux campagnes de guerre en Allemagne, comme aide de camp du commandant du corps du génie ; en 1761, campagne de guerre comme attaché à l'armée française en Portugal ; sous-ingénieur en 1762. Ingénieur en Haute-Guyenne ; puis en 1785 en Dauphiné. Ingénieur en chef de l'Oise en 1791. Inspecteur général en frimaire an VI.

devait, les années suivantes, retourner fréquemment en haute Italie — faisait figure du haut technicien le plus compétent en matière de routes alpines. Originaire du Dauphiné, ayant dirigé les travaux publics de cette province et conservé dans le pays alpin des intérêts et des attaches, Rolland était un partisan résolu et déclaré du Genèvre : l'année précédente, se rendant en Piémont par les Hautes-Alpes, il avait entièrement sympathisé sur ce point avec Ladoucette et, discrètement mais fermement, encouragé le préfet aux initiatives qui avaient abouti à l'ouverture des travaux; un peu plus tard, séjournant à Turin durant les mois d'août et de septembre, il s'était tout naturellement trouvé à l'unisson de l'état d'esprit régnant dans les milieux français de la région et, au moment où allaient être arrêtées — il le savait — les décisions gouvernementales en matière de routes alpestres, il avait envoyé de la vieille capitale piémontaise des rapports plaidant fortement la cause du col briançonnais [1]. Tout cela, d'ailleurs, nettement, sans aucune arrière-pensée, du moins à ce qu'il semble, d'intrigues personnelles, sans désir de se pousser ni de desservir qui que ce fût. En particulier, encore qu'il paraisse au fond avoir eu pour Crétet la déférence un peu nuancée du professionnel chevronné vis-à-vis du maître occasionnel arrivé par la politique, il professait à l'égard du conseiller d'Etat des sentiments de dévouement que rien n'autorise à supposer insincères. En tout cas, il était estimé droit et sûr par le Directeur général qui jugea ne rien risquer à l'associer à la manœuvre que voici.

Il s'agissait pour le conseiller d'Etat de dissiper dans l'esprit de Bonaparte toute arrière-pensée quant à l'impartialité observée par lui, Crétet, entre les tracés en concurrence. L'occasion

---

[1] Etat fait à Turin, le 20 thermidor an X, par l'inspecteur général Rolland : « Route de Lyon à Turin. Les rampes du Mont Cenis sont impraticables aux voitures. Route de Turin à Briançon... On pourrait facilement ouvrir l^e passage du Genèvre au roulage. » Arch. Tur. II. Période française. *Administration générale.* Art. 173.

fut offerte dans le début de l'été[1] : à la veille de partir pour son voyage dans les Flandres, le Premier Consul demanda au conseiller d'Etat un nouveau rapport sur les travaux des Alpes et sur les résultats prochains à en espérer, souhaitant en particulier savoir précisément s'il pouvait compter sur la disposition, à la fin de la campagne d'été, d'une voie au moins à peu près carrossable entre la France et la Péninsule. Crétet, s'effaçant purement et simplement, chargea Rolland de rédiger le rapport en forme de mémoire et fit tenir le document au Premier Consul sans y changer une lettre. Rolland développait les idées qui avaient toujours été les siennes et insistait sur ce fait que, même au prix de dépenses considérables, le Cenis réclamerait encore au moins deux campagnes pour être équipé; que le Genèvre, au contraire, pour peu qu'on mît les bouchées doubles, serait prêt avant l'hiver. Sur ces allégations, Bonaparte parut satisfait et apaisé.

Tranquille désormais, Crétet — et il était sur ce point le fidèle porte-parole de Bonaparte — prescrivit de faire activer le Genèvre. Quelques jours plus tard, il expédiait Rolland à Turin pour insister auprès de Menou dans ce sens, mais — et par là il continuait à développer sa politique personnelle — le conseiller d'Etat donnait également mission à Rolland d'obtenir de l'Administrateur général qu'on pressât de même les travaux du Cenis, entravés à ce moment par des difficultés très spéciales relatives à la forme des adjudications. Rolland devina, au moins en gros, que les instructions portées par lui à Menou traduisaient de la sorte et les intentions précises de Bonaparte et les préférences toujours affirmées du conseiller d'Etat. Mais, fonctionnaire discipliné et qui avait d'ailleurs, pour certains

---

[1] On s'est efforcé de reconstituer la manœuvre de Crétet à l'aide de lettres de Rolland à des correspondants de Grenoble (Arch. de l'Isère, S. Dossiers de la route nationale 91) et de la correspondance administrative entre Crétet, Rolland et Menou (Arch. Tur. I. 3e période. Dossier 12 de la route royale de France).

points de sa situation personnelle, à grandement ménager son chef [1], il transmit fidèlement les indications qu'il avait mandat de faire connaître. Pour Menou, il ne paraît pas avoir démêlé, dans toute cette affaire, la subtile partie de diplomatie administrative jouée par Crétet. Mais, combinant dans sa pensée la correspondance particulière de Bonaparte et les directives apportées par Rolland de la part du conseiller d'Etat, il en tira cette conclusion générale, assez juste d'ailleurs, qu'à Paris l'on voulait des réalisations immédiates et qu'on lui saurait gré de faire du zèle : « Ainsi que me l'ordonne le Premier Consul lui-même, répondit-il à Crétet, je me mets en quatre et me mettrai en dix s'il le faut pour accélérer les travaux [2]. » A la faveur accordée au Genèvre, le Cenis de la sorte n'allait rien perdre.

Crétet d'ailleurs avait son plan : le Genèvre se ferait sans doute et le Premier Consul aurait ainsi ce à quoi il tenait avant tout et même uniquement dans l'affaire, une voie presque immédiatement disponible de roulage militaire vers l'Italie, mais il y avait possibilité de manœuvrer de façon à interdire pratiquement tout autre emploi vraiment intensif de la route. Le Genèvre — on l'a dit — n'était redoutable au Cenis qu'autant qu'il posséderait par l'Oisans une voie d'accès directe vers l'intérieur du territoire. C'est ce qui explique que Crétet, au moment même où il fait activer le Genèvre, assigne comme voie d'accès à ce passage la vallée de la Durance, lie les travaux entrepris sur le col à la réfection de la ligne routière Saint-Esprit - Gap et les traite comme une portion de la route d'Espagne en Italie, dénomination sous laquelle sera désormais qualifiée la voie qui

[1] Rolland, par suite d'un reclassement dans le haut personnel des Ponts, se trouvait obligé de prendre une inspection avec résidence en province ; or, tenant à garder son installation à Paris et y faisant demeurer sa famille, il avait la ferme intention de passer les hivers dans la capitale et avait besoin, pour ce faire, de la tolérance de Crétet (Dossier personnel).

[2] Menou à Crétet, 27 messidor an XI. Arch. Tur. I. 3e période. *Route royale de France*. Dossier 12.

de la basse vallée du Rhône tendait vers le Briançonnais. Par cette appellation ambitieuse rajeunie de l'antique et évocatrice du rôle joué jadis par le Genèvre dans l'économie routière de l'empire romain, Crétet masquait sa volonté arrêtée de maintenir le col hors de l'axe des vraies relations franco-italiennes. Et tel était bien son plan : à ce moment même, il jouait en effet contre les Grenoblois et leur préfet une partie singulièrement âpre et dans laquelle éclata à la fois la netteté de ses préférences et la souplesse de sa pratique.

## IV

Sitôt rouverte, après Marengo, la question des routes à travers les Alpes, les Grenoblois avaient donné leurs soins à ne pas laisser prescrire leurs précédents efforts en faveur de l'Oisans et s'étaient appliqués à une propagande qui, moins bruyante que la campagne savoyarde, ne s'en était pas moins activement exercée : en particulier, les représentants du département aux assemblées consulaires avaient travaillé dans ce sens les milieux parisiens influents; toutefois, les parlementaires de l'Isère, après une démarche collective tentée dès la fin de l'été 1800 auprès du Premier Consul, lors des réceptions auxquelles donna lieu la fête du 1er vendémiaire an IX, semblent n'avoir pas persévéré dans les voies de l'action commune et s'être employés surtout en ordre dispersé auprès des bureaux de la Guerre et de l'Intérieur, fournissant par là à Crétet l'occasion d'éluder plus facilement leurs instances et de neutraliser sans trop de peine l'effet de leurs pourparlers. Pour discipliner ces démarches, il eût fallu une direction d'ensemble; nul ne sut donner l'impulsion commune et le préfet Ricard, administrateur assez terne, qui inaugurait sans éclat le régime consulaire dans l'Isère, paraît ne s'être pas soucié de tenir à cet égard le moindre rôle. L'année 1801 passa de la sorte. Mais les choses allaient changer lorsque le mathématicien Fourier, rentrant d'Egypte et sollici-

tant une place dans l'enseignement public, fut, de par la volonté formelle de Bonaparte, appelé à la Préfecture de Grenoble au début de 1802[1].

Fort jeune encore — il était né en 1768 — celui auquel se trouvait échoir la direction du département de l'Isère était une forte personnalité et de rare valeur. Exclusivement orienté vers le travail de l'esprit et les spéculations scientifiques — où il excellait — jusqu'au moment où il avait été désigné comme membre de la mission d'études accompagnant Bonaparte en Orient, il venait de donner en Egypte sa mesure en tant qu'homme d'action et avait révélé les plus heureuses qualités d'initiative et de décision en organisant de toutes pièces des ateliers et des usines pour assurer le ravitaillement des troupes coupées de toutes communications avec la France; en meilleurs termes avec le monde de l'Institut et des milieux scientifiques de la capitale, possédant au demeurant dans le haut personnel politique et administratif des répondants et des amis nombreux, il allait assurer à ses administrés le concours de relations précieuses, surtout il leur arrivait avec la volonté arrêtée de se consacrer tout entier à sa tâche, apportant, plus encore que ses qualités naturelles, la haute conscience et la ferveur de l'intellectuel qui se donne à l'action. De la sorte et près de quinze années durant, il allait ne faire qu'un avec le département de l'Isère, destiné dès lors à demeurer, dans la mémoire et la reconnaissance des Dauphinois, le « grand préfet ».

Avec de telles intentions, Fourier ne pouvait pas ne pas s'employer à l'ouverture de l'Oisans; de fait, dès le début de son séjour à Grenoble, il fixa ses préoccupations sur la question[2];

---

[1] Sur Fourier, Vielh de Boisjolin, *Notice biographique sur le baron Fourier*, Paris, 1830. Champollion-Figeac, *Chroniques dauphinoises*, Vienne 1882.

[2] Les sources pour l'étude de la campagne de Fourier pour l'Oisans sont les suivantes : Arch. départ. de l'Isère. Dossier 1 de la série N (Délibérations du Conseil général). Dossier 76 de la série K (Correspondance pour l'ouverture de la route du Lautaret) : ce dossier renferme surtout des lettres relatives aux démarches des parlementaires du département. Surtout dossiers de la route nationale 91, à la série S.

très vite il comprit que les résistances à surmonter seraient considérables et dans cette idée estima opportun de laisser d'abord résoudre, au moins en principe, la question du Genèvre, qui commandait celle de l'Oisans; en conséquence il attendit les décisions gouvernementales de l'été 1802 pour reprendre le débat et esquisser une première offensive; à ce moment et du fait des retards administratifs apportés en haut lieu à la mise en train du Genèvre, il put pleinement évaluer la netteté et la vigueur de l'obstruction systématique menée contre les routes vers l'Italie par le Dauphiné. La chose méritait réflexion d'autant que la tactique ultérieure de Crétet se laissait facilement deviner : obligé tôt ou tard de laisser faire le Genèvre, le Directeur des Ponts et Chaussées reporterait tout son effort à écarter la voie d'accès par la Romanche, la seule précisément en mesure de mettre le col briançonnais en pleine valeur d'exploitation, partant en efficace concurrence avec le Cenis. Dès lors, il allait falloir se battre et, pour triompher de dispositions si manifestement malveillantes, jouer singulièrement serré : Fourier avait une suffisante connaissance du grand monde politique et administratif pour savoir les ressorts à mettre en jeu et les influences à faire agir. Il se donna alors quelque temps pour organiser à loisir la campagne en faveur de la route, tâchant de ne rien abandonner au hasard, et par ailleurs accoutumant ses administrés à cette idée que pour forcer la main à tous les opposants il conviendrait de ne pas reculer devant de gros sacrifices.

L'occasion de faire entrer le débat dans une phase active parut au préfet être fournie par la session du Conseil général de floréal an XI (mai 1803), session au cours de laquelle le département de l'Isère allait, comme tous les autres, être prié d'offrir au gouvernement une contribution patriotique en vue de la reprise de la guerre maritime. Les conseillers votèrent le concours pécuniaire sollicité, mais, à la suggestion du préfet, ils renouvelèrent de façon plus pressante le vœu, déjà présenté lors de leurs précédentes sessions, en faveur d'une prompte

ouverture de la route au long de la Romanche et demandèrent en même temps que le département, à cette intention et à côté du don patriotique, fût autorisé à s'imposer une autre contribution extraordinaire de 500.000 francs. C'était frayer la voie à l'Administration supérieure puisque le département assumait de la sorte une forte partie des dépenses et soulignait, par l'ampleur du sacrifice financier consenti, l'importance attachée à l'entreprise par l'opinion locale. De suite, prenant acte du vœu formel de l'assemblée départementale, interprète autorisé de la population, Fourier rédigeait au conseiller d'Etat un rapport pressant et substantiel où il insistait sur ce que « la route sollicitée était une communication naturelle indiquée par le cours des vallées » et que par ailleurs, toute la difficulté de l'entreprise se ramenait à l'ouverture du mont de Lans. « Une fois cette difficulté vaincue, la route se trouverait faite et les voitures se rendraient sans peine de Lyon à Briançon. » En même temps et par delà Crétet, il saisissait directement de la question le Ministre de l'Intérieur Chaptal, s'efforçait de le piquer au jeu en s'adressant à lui comme au défenseur naturel et impartial de tous les intérêts du territoire, faisant valoir auprès de lui les plus hautes considérations d'équilibre régional et soulignant en particulier ce fait que Grenoble, déchu depuis la Révolution de son rôle de capitale provinciale et privé de ses cours souveraines, escomptait ardemment de l'ouverture d'une communication directe avec l'Italie le début d'un renouveau d'activité. Le préfet enfin faisait donner à un mémoire imprimé [1] résumant l'état de la question et les arguments favorables au projet, la publicité la plus grande afin de renforcer le mouvement d'opinion et d'organiser vraiment l'unanimité des aspirations locales. La question se trouvait ainsi si largement posée qu'il n'était plus possible de la traiter comme précédemment par prétérition.

---

[1] *Mémoire sur la route d'Italie par Grenoble, Le Lautaret... imprimé pa ordre du Préfet de l'Isère, floréal an XI* (*mai 1803*), Grenoble, imprimerie Cuchet.

L'affaire ainsi mise en train et vraiment engagée dans la phase décisive, restait à déclencher le grand jeu des interventions et des influences. Fourier chercha à les multiplier. Tout en employant les membres de la députation départementale, avocats naturels du projet dans la capitale et qui, depuis plusieurs années, frayaient les voies par leurs démarches dans les bureaux de Paris, le préfet s'occupa d'intéresser à la chose et les membres des assemblées avec lesquels lui-même se trouvait personnellement en relations — tels Mollien et Lenoir-Laroche — et toutes les personnalités qui, au cours des événements révolutionnaires, avaient eu à faire avec le département de l'Isère — tel le conseiller d'Etat François de Nantes. De même et pour ne négliger aucun concours, il chercha à utiliser les amitiés nouées par lui en Egypte; en particulier, il se mettait en rapport avec Menou, qu'il avait connu au Caire, pour réclamer l'appui du général, lui proposant de mettre à profit leurs tournées administratives respectives pour se rencontrer aux confins du Piémont et du Dauphiné et concerter leur action en matière de routes alpines. Menou — on a déjà eu l'occasion de le marquer — semble bien n'avoir pas eu d'idées personnelles en la matière; il paraît même, si l'on s'en tient aux termes de sa correspondance, n'avoir qu'assez imparfaitement compris sous quelles espèces se posait la rivalité du Cenis et du Genèvre, surtout n'avoir pas exactement saisi — en admettant qu'il se soit soucié de le faire — comment la question de l'Oisans se greffait sur celle du col briançonnais; très certainement enfin, il n'a pas démêlé les causes profondes des compétitions régionales ainsi déchaînées. Mais, talonné d'une part — nous l'avons vu — par les instructions impératives du Premier Consul lui prescrivant de donner toute son attention aux chemins du Piémont en général et aux routes des Alpes en particulier, par ailleurs de caractère agréable et soucieux d'obliger ses anciens amis du Caire, il écrivit monts et merveilles à Fourier, et non sans jouer au surplus à l'homme excédé de travail, se répandit en bonnes paroles, promettant de donner à la chose tout son effort; en

fait, d'ailleurs, il paraît bien avoir écrit à Bonaparte en faveur de l'Oisans. De la sorte, des sympathies différentes conspiraient au bénéfice de la route, et toutefois de Paris arrivaient au préfet des nouvelles rien moins que rassurantes.

Fourier connaissait l'intérêt que Rolland prenait aux routes des Alpes et il n'ignorait pas que, de par sa double qualité de citoyen de l'Isère et d'ancien ingénieur en chef de la province, l'inspecteur des Ponts n'était pas sans vouloir du bien à l'Oisans. Tout naturellement, il lui avait longuement écrit pour le prier d'appuyer la campagne en faveur de la route et, par ailleurs, l'avait fait attaquer de vive voix par une relation commune, Bonnot, membre de la députation des Hautes-Alpes, un de ces Briançonnais qui, depuis l'an V, donnaient tous leurs soins à la cause du Genèvre. Or, si dans ses réponses à Fourier, Rolland, affirmant d'ailleurs son dévouement personnel à l'entreprise, donnait la version officielle plutôt optimiste et déclarait qu'en haut lieu l'Oisans n'était point oublié, peu après et dans une lettre particulière à un ami de Grenoble, lettre d'ailleurs communiquée de suite en copie à Fourier[1], l'inspecteur, parlant à cœur plus ouvert, ne faisait pas mystère de l'hostilité résolue du Directeur des Ponts à l'endroit de la route par la Romanche.

Dans cette lettre, Rolland exposait les faits qui ont été rapportés plus haut touchant les agissements du conseiller d'Etat sur le fait des routes des Alpes et narrait la façon dont lui aussi avait tenu son rôle dans cette partie de diplomatie administrative; il racontait notamment que, récemment invité par Crétet à fournir un rapport sur les mérites respectifs du Cenis et du Genèvre, il avait conclu en faveur du Genèvre; mais il indiquait surtout comment, allant jusques au bout des idées qui avaient toujours été les siennes, il avait cherché dans le rapport

---

[1] Cette lettre — en copie, non datée aux Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route 91* — semble avoir été écrite vers la mi-messidor (début de juillet). Il a été impossible d'identifier le correspondant.

produit par lui à lier la question de l'Oisans à celle du col briançonnais et à montrer que, pour tirer réellement partie du Genèvre, il faudrait faire la route au long de la Romanche, la seule voie d'accès acceptable pour le col, concluant d'ailleurs que l'on pourrait à peu de frais et en une campagne rendre l'Oisans praticable pour les troupes de toute arme et les convois à dos de mulet. Ce n'était du reste là, révélait Rolland à son correspondant, que le renouveau d'instances déjà souvent faites par lui dans ce sens auprès du Directeur et que ce dernier n'avait pas jusqu'alors formellement découragées. Une fois le rapport fourni et sachant que le document avait paru agréer au Premier Consul, l'inspecteur, décidé à pousser à fond sa tentative, avait alors proposé au Directeur d'affecter de suite aux travaux de la Romanche certains crédits disponibles. Mais Crétet, précisant à ce moment son attitude, s'était défendu de la chose avec une insistance marquée, avait refusé assez sèchement et prescrit d'employer les fonds en question sur la route de Gap à Briançon, tenue par lui pour la seule avenue du Genèvre. Sans qu'il l'exprimât formellement, Rolland laissait entrevoir son arrière-pensée d'avoir en l'occurrence été manœuvré par son chef : vraisemblablement, Crétet qui — on l'a dit — cherchait, en présentant à Bonaparte le rapport de Rolland, à se constituer comme un paravent pour sa propre attitude dans l'affaire des routes de montagne, n'avait pas voulu mécontenter l'inspecteur avant que le Premier Consul n'eût été saisi du rapport; mais une fois procuré le résultat cherché par lui auprès du Chef de l'Etat et n'ayant plus, par suite, à ménager autant son subordonné, le Directeur avait complètement découvert son jeu et brisé net sur la question de l'Oisans : « Il convient donc, concluait en tout cas Rolland, de dresser toutes les batteries possibles d'ici l'hiver prochain pour enlever cette route. » Le conseil était bon et Fourier, qui alla du reste à la fin de l'été se documenter de nouveau sur place par une tournée [1] dans le pays,

[1] Compte rendu de ce voyage du Préfet aux Arch. de l'Isère, L. 493 : « Relations du voyage fait par le Préfet du département sur la petite route

n'eut garde de négliger cet avis; il allait employer l'automne et l'hiver à mettre décidément les fers au feu.

Le premier point à assurer est de vaincre la résistance de Crétet, par quoi tout se trouve en suspens. Fourier fait redoubler d'instance auprès du Directeur, en particulier et très instamment par un des collègues de ce dernier au Conseil d'Etat, Bérenger de la Drôme[1]. Originaire du Dauphiné méridional, mais ayant de gros intérêts dans l'Isère, choisi à ce titre comme député pour ce département au Conseil des Cinq-Cents, Bérenger qui, tout comme Crétet, avait été un des plus décidés entre les Brumairiens était, depuis 1801, entré au Conseil d'Etat où il disposait d'une assez grosse influence et faisait figure d'homme à ménager. Il entra dans les vues de Fourier et, au cours de l'hiver, pressa vivement le grand chef des Ponts, saisissant Crétet entre les tournées d'inspection auxquelles se livrait ce dernier, s'imposant à lui de longues heures durant et mettant tout en jeu pour le convertir à la route du Lautaret[2].

En dehors de ses relations politiques et administratives, Fourier s'était préoccupé de mettre dans son jeu des influences d'un ordre un peu différent, mais non moins puissantes; il avait ainsi gagné à ses vues les Périer, une famille du haut négoce grenoblois, qui, en ce début de la période consulaire, se trouvait en pleine ascension et se poussait vers la grande fortune, celle

---

de Grenoble à Briançon, du 18 au 26 fructidor an XI, en compagnie des citoyens Villars, ingénieur botaniste, Didier-Thury, ingénieur des Mines, et Patural, ingénieur des Ponts et Chaussées. »

[1] Fourier à Bérenger, 26 vendémiaire an XII (19 octobre) : « Si je m'en rapportais à l'opinion qui s'est répandue depuis longtemps dans ce département, je craindrais que cette route ne rencontrât des obstacles de la part du Conseiller d'Etat chargé de la direction des travaux publics. L'on m'a affirmé qu'il ferait tous ses efforts pour retarder l'approbation du projet et l'acceptation des offres du département afin de laisser passer la campagne. » Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route 91.*

[2] Le 18 brumaire an XII (10 novembre), un correspondant de Paris mande à Fourier : « M. Bérenger s'occupe de la route... il a eu une longue conférence avec M. Crétet dans laquelle il croit l'avoir sinon ramené, du moins mis dans l'impossibilité de ne pas revenir (de son hostilité) ; ils sont convenus de se revoir au retour d'un voyage que M. Crétet fait en Bretagne. » *Ibid.*

même qui devait, quelque trente ans plus tard, donner à la Monarchie de juillet son plus grand homme de gouvernement [1].

Le premier du nom en quelque sorte et le fondateur de la dynastie, Claude, le grand patron cotonnier, avait été intimement associé aux origines du mouvement dauphinois par lequel s'était inaugurée la grande secousse révolutionnaire; c'était lui, en effet, qui avait mis son château de Vizille, l'ancien palais du vieux connétable Lesdiguières, à la disposition des députés dauphinois lorsque les initiatives provinciales avaient, en 1788, affirmé avec éclat leurs volontés de réforme et inauguré par là les temps nouveaux; pendant la tourmente, il avait gardé une attitude de prudente réserve, mais, une fois passé l'orage, il était revenu au premier plan, et, le régime consulaire — d'ordre et d'affaires — comblant ses vœux d'homme d'entreprise, il avait dès la première heure brigué et obtenu un siège de représentant de l'Isère au corps législatif; si, surmené par une vie de labeurs, il était disparu assez vite, mourant au printemps de 1801, il avait laissé aux assemblées consulaires son beau-frère Pascal et son gendre Savoye-Rollin, et la présence de ces deux hommes y soulignait suffisamment la fortune et l'influence de la famille.

En apparence à l'écart de la politique, en réalité très mêlé au mouvement général par son oncle et son beau-frère, faisant au demeurant de fréquents voyages à Paris, un des fils du vieux Claude, Augustin, demeurait à Grenoble où, peu de temps après sa sortie de Polytechnique, il était venu se fixer et s'intéresser à toutes sortes d'entreprises de finances et de négoce [2]. C'est avec lui surtout que Fourier allait lier partie.

---

[1] Sur les Périer, Rochas, *Biographie du Dauphiné*, t. II, et Choulet (Eug.), *La famille Casimir Périer*, Grenoble, 1894, 1 volume in-8°.

[2] Augustin, qui dans toute cette négociation pour l'Oisans se révéla d'une souplesse fort déliée et qui, de l'aveu des contemporains, était d'une habileté réelle en affaires, se présentait très sûrement comme un esprit fort distingué et très ouvert. Toute sa vie, il s'intéressa fort au mouvement général des idées et des faits; il a laissé l'esquisse d'une étude d'histoire locale, où s'affirment

Aussi bien, dès le début de sa campagne pour la route, Fourier avait trouvé dans le monde des affaires grenoblois un concours empressé et bien naturel : dans l'idée de tous, le Piémont, nouvellement réuni au territoire, devait être pour le commerce français comme un domaine d'exploitation privilégié, d'autant que ce pays, surtout agricole, paraissait avoir un plus impérieux besoin de nos produits manufacturés, et que la ferme piémontaise se présentait comme la cliente obligée de l'usine française. Dès lors, les négociants et les hommes d'affaires de Grenoble ne laissaient pas que d'être mis en goût par la perspective de capter ce transit, de faire de leur ville l'entrepôt nécessaire des marchandises et la grande étape du roulage vers l'Italie, et ils n'avaient fait aucune difficulté pour s'engager vis-à-vis du préfet à ajouter largement leurs souscriptions particulières aux gros sacrifices pécuniaires consentis par le département. Entre tous, les Périer avaient montré leur zèle, ayant de pressantes raisons de s'intéresser à une artère qui vivifierait leur fief de Vizille non moins que leur commerce de Grenoble. Par là s'expliquent et leur grand rôle dans l'affaire et l'insistance de Fourier, depuis son arrivée dans l'Isère, à marcher d'accord avec eux pour les utiliser dans des sens divers.

Au printemps de 1803, au moment où il cherchait de tous les côtés les concours, le préfet avait ainsi, sans succès du reste, chargé les Périer de gagner à la route de l'Oisans le commerce lyonnais : si la Chambre de commerce du grand centre de la soie avait alors, en effet, sur les instances du préfet du Rhône désireux de faire plaisir à son collègue, émis pour la forme un vœu d'estime en faveur de la route, les grands rouliers lyonnais maîtres de l'exploitation du Cenis avaient fait une réception plus que fraîche aux avances d'Augustin ; c'était d'un autre côté qu'il fallait s'orienter si l'on voulait, en dehors des milieux

---

des qualités très marquées de sens critique et de curiosité fort avertie : c'est une *Histoire abrégée du Dauphiné* de 1626 à 1825, éditée en 1881 par un bibliophile dauphinois M. Chaper.

strictement régionaux, recruter des adhérents vraiment dévoués : Augustin — et la chose peut être retenue comme caractéristique d'un état de faits qui oriente alors surtout vers les marchés méridionaux les relations économiques de la région grenobloise — se trouvait en étroites relations d'affaires avec les Clary de Marseille, cette famille où Bonaparte avait songé un instant à s'établir et dans laquelle Joseph Bonaparte et Bernadotte avaient pris femme. On pensa, de ce côté, pouvoir atteindre directement le Premier Consul et, à la fin de décembre 1803, l'homme d'affaires grenoblois se rendant à Paris en voyage d'intérêts, gagna un beau-frère de Joseph et, par lui, Joseph Bonaparte lui-même à la route de l'Oisans : grâce à eux il put obtenir une audience du Premier Consul et plaida auprès du maître lui-même la cause de la route. Le Chef de l'Etat formula quelques objections mêlées de bonnes paroles, ne découragea pas son solliciteur, mais ne se laissa arracher aucune ferme assurance. Périer eut toutefois de Joseph la promesse spontanée d'entretenir quelquefois son frère de la chose, et de Clary l'engagement — effectivement tenu — de suivre de très près l'affaire et d'agir sur Crétet. Périer s'était occupé d'ailleurs et du même coup d'assurer à l'Oisans des défenseurs dans tous les mondes; il put gagner de la sorte, par son oncle Pascal, l'actif appui de l'ancien intendant du Dauphiné, Caze de Labove, qui vivait à Paris, n'était pas sans y avoir d'influentes relations et qui, ayant jadis lui-même cherché à faire faire la route, apporta d'autant plus résolument son concours à l'entreprise.

Du reste, pour pousser les choses, il n'y avait pas qu'à tenir compte de la seule résistance du Directeur des Ponts et Chaussées, mais il fallait prévoir aussi d'autres obstacles non négligeables : Crétet, en effet, on pouvait du moins le supposer sans pessimisme, une fois contraint, pour ne pas désobliger les avocats influents que l'on avait su trouver à la route, de se laisser arracher un acquiescement de principe, pourrait fort bien compter sur les inévitables lenteurs bureaucratiques et parlementaires pour paralyser l'effet de ce consentement :

comme il s'agissait en l'espèce d'autoriser le département de l'Isère à s'imposer la contribution extraordinaire offerte par ses soins pour l'entreprise, une loi était nécessaire. Or, la procédure longue et compliquée prévue pour le travail législatif par la Constitution de l'an VIII pouvait se prêter excellemment à de nouveaux retards et le Directeur était parfaitement en droit d'espérer que le projet, au cours de ses pérégrinations des bureaux de l'Intérieur au Conseil d'Etat, puis au Tribunat, puis au Corps législatif ne manquerait pas, quelques précautions étant opportunément prises à cet effet, de stagner encore passablement. Cette tactique dilatoire, les partisans de la route en avaient prévu la possibilité et prirent leurs précautions en conséquence. Le député Pascal, l'oncle d'Augustin Périer et qui semble avoir été doué d'un remarquable talent pour l'intrigue, se mit en quête d'appuis dans le monde bureaucratique et entama une campagne serrée de savantes approches : à dire vrai, il ne possédait aucune relation dans le haut personnel des bureaux des travaux publics, mais il n'était pas sans connaître assez un chef de bureau au Ministère de la Guerre, Hotteland, très lié lui-même avec un des premiers sous-ordres de Crétet, Cadet-Chambine, le chef de la Division des Ponts et Chaussées au Ministère de l'Intérieur. Or il se trouvait qu'un frère de cet Hotteland, entrepreneur à Lyon et autrefois employé sous la direction de Rolland à des travaux en Dauphiné, était pour le quart d'heure très désireux de s'intéresser aux grandes entreprises dans les Alpes. Il y avait là une possibilité de combinaison. Sur quelle base négocia-t-on? Point bien malaisé à élucider; toujours est-il qu'Hotteland, contre l'engagement précis que de toute façon son frère serait recommandé pour les adjudications, s'employa instamment auprès de Cadet-Chambine; il obtint ainsi de ce dernier la promesse que les bureaux des Ponts, le moment venu, n'enterreraient pas le dossier, ni ne l'oublieraient — comme par hasard — dans quelque carton.

Il manquait toutefois, pour mettre en mouvement la machine administrative et parlementaire, la base première de toute ac-

tion, à savoir les mémoires, rapports et définitifs projets techniques que l'on attendait de l'inspecteur Dausse; Fourier, en effet, dans le but de gagner du temps, avait fait admettre à Paris que ce dernier fonctionnaire, bien que transféré depuis plus d'un an de Grenoble à Turin et par conséquent sans attaches administratives pour le quart d'heure avec le département de l'Isère, demeurerait chargé de l'élaboration de ces documents; aussi bien, ce rôle revenait presque de droit à l'ingénieur qui, en l'an VI, avait mis sur pied le premier projet de grande route au long de la Romanche. Agissant ainsi, Fourier avait cru pousser les choses; elles faillirent s'en trouver retardées de par la grande lenteur apportée par Dausse à expédier ce travail : était-ce uniquement, comme l'affirmait l'intéressé, le fait de la besogne considérable à laquelle il avait à faire face en Piémont et au Cenis? Probablement, d'autres raisons valaient-elles aussi : sans nul doute, Dausse était très sincèrement attaché à la réalisation d'un projet dont il pouvait à juste titre revendiquer l'initiative et point fâché par ailleurs — en homme assez intéressé qu'il était — d'ajouter un supplément à ses appointements ordinaires pour un travail en dehors de ses strictes attributions actuelles; mais par ailleurs et très vraisemblablement, pleinement au fait qu'il était des sentiments de Crétet à l'égard de la route, avait-il cette impression que trop d'empressement de sa part à seconder les vues de Fourier serait vu de mauvais œil par le Directeur général; dès lors, une certaine discrétion de zèle sur ce point scabreux était excellente façon de faire sa cour au grand chef; de fait, et quoique chargé depuis fort longtemps du travail, l'inspecteur n'avait encore rien terminé à la fin de 1803. Pressé par Fourier qui semble bien avoir supposé à ces lenteurs quelques arrière-pensées et en avoir, sur le moment du moins, conçu de l'humeur, Dausse fit partir enfin le dossier sur Paris à la fin de janvier 1804. Tout alors entra en action : avertie par Rolland, la députation de l'Isère, flanquée de Clary et de Caze de Labove, accourut chez Crétet déjà entrepris par Cadet-Chambine et qui ne put moins

faire que de promettre le dépôt d'un rapport favorable et de s'exécuter promptement. Ce sont alors, à toutes les étapes du dossier, de l'Intérieur au Conseil d'Etat, puis à chaque assemblée délibérante, des interventions actives : visites, sollicitations et instances pour pousser les choses [1]. Le 9 ventôse enfin (29 février), le vote définitif du Corps législatif était acquis. Le département de l'Isère était autorisé à s'imposer, en cinq annuités, la charge extraordinaire d'un demi-million — dont près de 400.000 à la charge du seul arrondissement de Grenoble, le principal intéressé à la chose — le demeurant de la dépense totale, évaluée à un million trois cent mille francs, était mis à la charge de l'Etat [2].

Cet incontestable succès, Fourier pouvait entièrement le revendiquer comme sien : quelques mois auparavant, au plus fort des difficultés soulevées sous ses pas, il avait écrit à Augustin Périer, quelque peu découragé à ce moment-là, les lignes que voici : « Pour ce qui me concerne, ne m'étant décidé qu'après un mûr examen à poursuivre l'exécution de ce projet, je ne m'en désisterai point et j'y apporterai jusqu'à la fin une constance égale aux obstacles qui pourraient survenir [3]. » Il avait tenu parole : par son insistance et sa dextérité, sa ténacité et sa souplesse, frappant aux bonnes portes et jetant dans la balance le poids de toutes ses relations, il avait triomphé des sentiments du conseiller d'Etat et, de haute lutte, enlevé une première position.

Dans ce conflit toutefois, Crétet, de par sa position de Directeur d'un grand service public et de détenteur de l'autorité centrale, avait trop d'atouts dans son jeu pour abandonner purement et simplement la partie; quoique décidée, la route de l'Oisans n'était point encore faite et, dès cette première cam-

---

[1] Le détail de ces démarches aux Arch. de l'Isère, K. 76.

[2] Arch. Nat. AFIV. Plaquette 667. Projet de loi sur la route de Grenoble à Briançon.

[3] Fourier à Augustin Périer, 1er nivôse.

pagne, le conseiller d'Etat allait, par toute son attitude et toutes ses démarches, donner la preuve de son vouloir obstiné, en visant par une série de mesures de détail et d'omissions calculées à retarder la mise en train et la marche normale des réalisations. Et l'opposition va se poursuivre radicale : à Grenoble, continuation de la ferveur et de l'enthousiasme; à Paris, persistance à peine dissimulée de la malveillance et de la pratique d'obstruction.

Crétet commença par marchander à la route le personnel nécessaire : puisque le département lui avait en quelque sorte forcé la main, que le département s'arrangeât. Le conseiller d'Etat, de la sorte, laissa longtemps en suspens l'attribution à l'Isère d'un ingénieur supplémentaire indispensable à la conduite des travaux, et ce malgré les énergiques efforts de Rolland; ce dernier, à la date du 3 floréal (23 avril), en écrivait à Fourier avec une franchise entière et une netteté quelque peu surprenante qui témoignent de la sorte de complicité créée par un commun dévouement à la route entre ces deux hommes qui, l'année précédente, étaient presque des inconnus l'un pour l'autre : « Je vous engage, disait Rolland, à réitérer la demande de cet ingénieur que vous avez déjà faite à M. Crétet et à le presser vivement sur cet objet; cela me donnera l'occasion de me plaindre à lui d'une lenteur que j'attribuerai à ses bureaux. » Ce n'était là qu'une mesure de détail. Sur un point plus important, Crétet allait marquer que son hostilité ne désarmait point.

Bien que la route du Lautaret empruntât le territoire de deux départements, à savoir l'Isère et les Hautes-Alpes, Dausse, quand il avait levé le plan et rédigé les devis, avait considéré la route dans son ensemble, et Fourier espérait que la construction en serait, dans le même esprit, confiée à une direction unique. Feignant de prendre ses désirs pour la réalité et pensant de la sorte forcer la main à Crétet, il avait marqué à ce dernier combien cette direction unique s'imposait indispensable : « D'ailleurs, affirmait-il audacieusement, toutes vos instructions tendent à éloigner l'idée d'une division qui aurait les plus grands incon-

vénients soit pour les travaux, soit pour les fonds [1] », et, terminant en quelque sorte par un argument *ad hominem,* il concluait : « S'il avait été possible que quelque incertitude pût encore se présenter à mon esprit, elle aurait dû s'évanouir d'après ce qui fut pratiqué pour la route du Cenis qui embrassait aussi deux départements. » Crétet, en effet, dans le but de pousser le plus vivement possible le col savoyard et dans la conviction — fait curieux à remarquer — que le cadre départemental se trouvait trop étroit pour de telles entreprises, avait dessaisi l'administration du Mont-Blanc pour confier la totalité des travaux à l'administration du Pô. Mais, aux yeux de Crétet, ce précédent rappelé ne valait pas, ou plutôt la discrimination très nette que faisait le Directeur entre les diverses routes l'amenait justement à repousser pour le Lautaret, comme il l'avait déjà écarté pour le Genèvre, le mode de procédure expéditif et rapide voulu par lui au bénéfice du Cenis. Crétet, du reste, pour aboutir à ses fins, n'eut qu'à laisser développer, pour en user à sa guise, une bien curieuse rivalité administrative et régionale.

L'on a déjà eu l'occasion de montrer combien l'Isère et les Hautes-Alpes avaient, en ce qui touche l'accès vers le Genèvre, une façon de voir radicalement contraire; sans doute l'un comme l'autre de ces départements avaient dans le col leur porte commune vers l'Italie, mais là s'arrêtait l'identité des intérêts; et pour les chemins menant au Briançonnais, la concurrence était flagrante, l'opposition irréductible, et tout essai de trouver un terrain d'entente voué à un échec presque assuré. C'est dire que la loi du 9 ventôse, accueillie dans l'Isère avec tant de joie, suscita les appréhensions les plus vives, provoqua les rancœurs les plus caractérisées dans les Hautes-Alpes. Et comme par ailleurs le département de l'Isère, sur un autre point de son territoire, envisageait dès lors la construction d'un autre chemin, la route

[1] Fourier à Crétet, 3 floréal an XII. Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route 91.*

du col de la Croix-Haute [1], destinée à relier directement le Trièves, un pays de l'Isère, aux régions du Buech et de la Durance moyenne, soit à la partie méridionale du département des Hautes-Alpes, les gens de Gap furent littéralement exaspérés. Ils virent — ou feignirent de voir — dans les desseins de leurs voisins le développement d'un plan systématique ne visant rien moins qu'à isoler leur propre ville, à dissocier leur unité départementale et à absorber les Hautes-Alpes dans l'Isère [2]. Ils accusaient du même coup les Grenoblois de laisser systématiquement se détériorer la route de Grenoble à Gap par le Drac, au moins dans la partie la plus voisine du département des Hautes-Alpes, et cela pour tuer par avance toute concurrence à la route

---

[1] Les préoccupations qui inspiraient ce projet de route par le col de La Croix-Haute dérivaient de soucis du même ordre que ceux faisant souhaiter la route de l'Oisans ; dans un cas comme dans l'autre, il s'agissait, ici en utilisant la grande vallée subalpine, de reporter sur Grenoble et l'intérieur du Dauphiné le plus possible des courants du commerce interrégional et international. Cf. à cet égard une brochure à laquelle Fourier avait, l'année précédente, donné une consécration officielle : « Mémoire sur la route de Paris à Antibes et de Genève à Marseille par Grenoble, Le Monestier-de-Clermont et La Croix-Haute (avec l'arrêté préfectoral pour l'impression de ce mémoire du 14 floréal an XI). » Grenoble, 1803.

[2] Mémoire (imprimé) pour la ville de Gap, germinal an XII : « ...Tel est le système d'après lequel le Briançonnais, le Serrois, le Gapençais et l'Embrunais, auquel on joindrait le Queyras, doivent devenir des arrondissements de l'Isère. Mais pour parvenir plus facilement à ce but, il fallait que Gap, Embrun et les pays adjacents tombassent dans un tel état d'obscurité et de dégradation que le gouvernement ne dût plus songer à y laisser le bienfait permanent d'une magistrature supérieure. » Arch. des Hautes-Alpes, S. *Dossiers de la route nationale 91.* Ce serait une étude singulièrement attachante d'ailleurs que de suivre à travers le XIXe siècle les préoccupations gapençaises en ce qui touche les voies de communication, routes et chemins de fer. Les inquiétudes à l'endroit des desseins possibles du département de l'Isère d'absorber, grâce à ses routes et voies ferrées, tout ou partie de son voisin, ont longtemps subsisté. Inversement d'ailleurs, les Gapençais ont, eux aussi, cherché, par le moyen de voies de communication, à empiéter sur autrui : en particulier ils ont poursuivi vis-à-vis de la vallée de Barcelonnette rattachée aux Basses-Alpes, une politique d'accaparement qui parut un instant, sous le Second Empire, devoir réussir : « La ville de Gap (par l'ouverture de la route des Moulettes) gagnerait le commerce tout entier de la vallée de Barcelonnette... Le département des Hautes-Alpes gagnerait (de la sorte) l'annexion matérielle de cette vallée, en attendant son annexion administrative que nous appelons de tous nos vœux. » Liottard, *Gap, Briançon... Barcelonnette dans la question de la route... par les Moulettes* (Gap, 1868), p. 9.

de l'Oisans en même temps que pour accentuer l'isolement du Gapençais. Pour dénoncer ces agissements insoutenables, ils se résolurent à un éclat et inaugurèrent une campagne de brochures qu'ils se promettaient de soutenir sans indulgence.

Ces craintes, si elles contenaient une part notable d'exagération, reposaient à tout le moins sur deux séries de considérations précises, l'une relative à des faits récents et occasionnels, l'autre basée sur des faits permanents.

En ce qui touche les premiers faits, il convient de remarquer qu'une douzaine d'années auparavant à peine, lors de la division du territoire en départements, l'ensemble des hautes vallées faisant tête à Grenoble avait été primitivement revendiqué pour eux par les habitants de l'ancienne capitale provinciale; c'était, de la sorte, contre le vœu formel des Grenoblois que s'était trouvé constitué le département des Hautes-Alpes; en prêtant aux Grenoblois l'intention de revenir sur le fait accompli et de poursuivre le programme de reconstituer autour de la vieille cité maîtresse le plus possible de la précédente unité provinciale, les habitants de Gap ne faisaient peut-être que traduire en intentions trop arrêtées ce qui n'était probablement qu'à l'état d'assez vagues desseins. A tout le moins, en se montrant vis-à-vis de leurs voisins d'une si soupçonneuse vigilance, les Gapençais pouvaient alléguer un passé bien récent [1].

L'autre groupe de considérations reposait sur la nature même des choses : le rôle historique et géographique du Gapençais, bassin largement déblayé et comme à un carrefour entre les montagnes, a toujours été à la fois de servir d'intermédiaire entre les pays de la Haute-Durance, d'une part, et ceux de la Basse-Durance et du Buech, d'autre part, en même temps et surtout d'assurer la liaison entre les pays de la Durance et du Drac : déjà provençal par certains côtés, le Gapençais est le point de soudure entre le Dauphiné grenoblois et les régions

---

[1] Cf. à cet égard « Contribution à l'étude de la formation du département de l'Isère » par M. Blanchard. *Annales de l'Université de Grenoble,* 1914, p. 343-357.

plus méridionales; que l'accrochage entre Grenoble et ces régions se fasse ailleurs, que la Haute-Durance, par l'Oisans, la Durance moyenne, par les pays du Buech et de l'Ebron, atteignent directement Grenoble, et voilà Gap frustré de son élément le plus actif de prospérité. Les habitants du chef-lieu des Hautes-Alpes, en se révélant inquiets de l'activité des Grenoblois et de l'ensemble des projets routiers de ces derniers, montraient donc un sens très averti, encore qu'un peu soupçonneux, de leurs intérêts propres. Etaient-ils également fondés à articuler tous les griefs dont ils faisaient état? Peut-on affirmer que le département de l'Isère laissait systématiquement dépérir la route par Laffrey et le Drac moyen, de façon à isoler le Gapençais? Si la chose n'est pas à repousser à priori, il est bien difficile de l'affirmer péremptoirement; à examiner le budget des Ponts et Chaussées dans l'Isère [1] au temps du régime napoléonien, on a l'impression que furent alors exécutés pas mal de travaux sur cette route de Laffrey, impression qui du reste ne saurait autoriser à infirmer complètement les dires des gens de Gap, puisqu'il y aurait eu toujours possibilité, en laissant, à la lisière des deux administrations certaines portions de la route sans réparations, d'annuler tout le bénéfice, pour la jonction interdépartementale, des travaux effectués sur les autres points.

Quoi qu'il en soit, au demeurant, de la réalité de toutes ces allégations, il demeure que les Gapençais étaient extrêmement irrités d'avoir vu décider la route de l'Oisans; cette colère d'ailleurs, plus encore que contre les Grenoblois, ils la tournaient contre les Briançonnais coupables, à les entendre, d'avoir, en liant partie avec les gens de l'Isère dans la question de la route de l'Oisans, agi contre les intérêts généraux de leur département. Ce à quoi les Briançonnais répondaient fort justement que, si vraiment l'on poursuivait le dessein de faire du Genèvre autre chose que le débouché des départements méridionaux vers l'Ita-

---

[1] Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route nationale 85*,

lie, si fermement l'on voulait à son bénéfice empiéter sur la zone d'influence présentement dévolue au Cenis, l'on n'avait quelque chance d'arriver à un tel résultat [1] qu'en faisant au plus vite la route par la Romanche. La chose de la sorte n'eût probablement pas dépassé le cadre d'une rivalité de clocher si, prenant prétexte des griefs de ses administrés, le préfet du département, Ladoucette, n'était intervenu dans la question de l'Oisans et n'avait, ce faisant, fourni à Crétet l'occasion de soulever de nouvelles difficultés sous les pas de Fourier.

D'un zèle très réel, mais assez peu averti, ayant au plus haut degré, en même temps que la notion très vive de ses devoirs d'administrateur, la conscience — exagérée certainement — de sa valeur propre, très porté à se mettre en avant et à amplifier son rôle, pour tout dire enfin assez vaniteux et fort susceptible, Ladoucette, depuis son arrivée dans les Hautes-Alpes, avait fait de la route du mont Genèvre et de l'hospice à édifier sur le plateau du col, comme son dessein de prédilection et la grande idée de son règne; il en était de la sorte arrivé à considérer tout ce qui de près ou de loin touchait au Genèvre comme sa propriété et son domaine. Dès lors, que Fourier s'occupât avec tant d'activité de la route de l'Oisans lui avait été, dès l'abord, d'une pénible importunité comme si son collègue eût de la sorte cherché à lui ravir subrepticement une part de juste gloire.

Ladoucette épousait-il toutes les appréhensions des Gapençais? Faisait-il siennes par exemple leurs accusations quant aux desseins des Grenoblois de laisser se détériorer la route par le Drac de façon à isoler le bassin de Gap? Il mettait en tout cas une insistance singulière à réclamer alors de Fourier, sur un ton plus que cavalier et presque comminatoire, des réparations

---

[1] Observations du Conseil général de la commune de Briançon sur le mémoire publié par le maire de Gap en germinal dernier : « Le mémoire de Gap est en opposition directe avec les intérêts des Hautes-Alpes. Il n'y a que l'ouverture de la petite route (celle de l'Oisans) qui puisse procurer à ce département une partie de ce qui passe par le Cenis. » Briançon, 3 thermidor an XII. Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route nationale 91.*

sur cette route, réparations à faire surtout au delà de Corps, c'est-à-dire aux lisières mêmes des deux départements [1]. Il laissait en tout cas nettement entendre qu'il était loin de se considérer comme ayant à cet égard les apaisements nécessaires et semble, par certains passages de sa correspondance ultérieure, avoir voulu souligner qu'il suspectait fort en l'espèce l'attitude de l'administration de l'Isère [2].

Dans cet état d'esprit et depuis qu'il avait vu Fourier mener la campagne pour la route de l'Oisans, il avait en quelque sorte assiégé son collègue par un système assez incohérent d'avances et de menaces tout à la fois dans le but de savoir ce que voulaient au fond les gens de l'Isère. Quand il vit le préfet de Grenoble remporter un remarquable succès en enlevant le vote de la loi, puis chercher à obtenir de Crétet la direction de la route tout entière, il éclata : affolé d'amour-propre et jetant feu et flamme, il dénonça les desseins de Fourier comme un intolérable abus du pouvoir et un supportable empiétement [3].

C'était donner à Crétet l'occasion d'arbitrer, et l'on devine dans

---

[1] En particulier une lettre du 11 germinal an XII. Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route nationale 91.*

[2] C'est ainsi que le 8 avril 1806, il écrit à Fourier pour savoir s'il peut passer à Laffrey pour aller à Paris, ou s'il sera obligé d'aller prendre à Aix-en-Provence, au prix d'un long détour, la route de la capitale. Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route nationale 85.* L'on peut d'ailleurs se demander si ce n'est pas Ladoucette lui-même qui a de toutes pièces monté l'offensive des Gapençais contre les Grenoblois et organisé dans son chef-lieu la panique. Un fait tendrait à le faire croire : le mémoire qui, au printemps de 1804, fut répandu dans le département des Hautes-Alpes au nom de la ville de Gap et sous la signature du maire de cette commune pour faire état des doléances des habitants du chef-lieu, avait été en réalité rédigé dans les bureaux de la Préfecture, plus exactement au cabinet du Préfet.

[3] Ladoucette à Fourier, 7 floréal an XII (27 avril 1804) : « Malgré toute l'estime que j'ai pour votre personne, je crois avoir besoin de recevoir directement des ordres du Conseiller d'Etat Crétet pour reconnaître à un autre préfet et à un autre département le droit de conduire dans les Hautes-Alpes des travaux publics... Je proteste formellement contre toute opération que vous pourrez faire relativement à ce qui concerne mon ressort administratif. ...Vous auriez pu éviter cette difficulté qui m'est fort désagréable. » Toute la lettre est sur ce ton. Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route 91.*

quel sens le conseiller d'Etat se décida. Il se rangea aux prétentions de Ladoucette et fit savoir à Fourier qu'il n'y avait pas lieu de faire à la route de l'Oisans un sort spécial; que les parties en seraient ouvertes, dans les départements respectifs, sous la direction pleine et entière de chaque préfet intéressé. Evidemment, de la mauvaise volonté si caractérisée des gens de Gap et de l'administration centrale du département des Hautes-Alpes le Directeur général escomptait la possibilité pour lui de retarder très longtemps, sinon même d'entraver pleinement, la parfaite et complète exécution de la chaussée.

Plus encore qu'en favorisant cette opposition régionale et administrative, Crétet possédait des moyens appropriés et efficaces de marquer à la voie du Lautaret son opposition persistante. En effet, même avec le considérable sacrifice que s'était imposé le département de l'Isère, l'Etat avait à parfaire les dépenses pour une forte somme; marchander le concours régulier du gouvernement était pour le Directeur général une tactique toute indiquée, à laquelle il n'eut garde de ne pas recourir. Tout d'abord, il fit traîner l'ouverture effective des opérations en différant de donner son approbation aux adjudications passées à Grenoble, et de la sorte compromit le plein rendement des travaux pour la campagne de 1804; ultérieurement, il s'appliqua à n'accorder, sur les fonds du gouvernement, que des annuités assez faibles, et comme les crédits ouverts par l'Etat sur chaque exercice budgétaire réglaient, par correspondance, la somme annuelle à dépenser au titre du département, il disposait là d'un sûr procédé pour ralentir le rythme des progrès de la route. Pour échelonner ainsi les crédits sur un laps de temps plus long [1], le

---

[1] Crétet à Fourier de Cologne le 28 fructidor an XII : « Je ne puis chaque année que répartir le fonds général à prendre sur le trésor public de la manière la plus conforme à l'ensemble du service, et, cette répartition une fois faite, il m'est impossible d'en excéder le montant pour aucune branche. Telle est, en y ajoutant une somme égale pour le contingent de vos administrés, la mesure des travaux de chaque campagne. Il convient de ne pas l'excéder, car autrement l'on jetterait les entrepreneurs dans des découverts considérables

Directeur général, toujours soucieux de ne pas trop se découvrir, arguait des nécessités d'économie; argument mensonger! car, à l'instant même où il ménageait les crédits à l'Oisans, il faisait de sa propre initiative engager de coûteux et considérables travaux pour l'aménagement de la route des Echelles, c'est-à-dire pour l'amélioration des voies d'accès du Cenis [1].

Et la lutte se poursuit de la sorte entre le Directeur général et le Préfet. Fourier soutient la partie sans défaillance : respectueusement, mais fermement, il multiplie les suggestions, propose des mesures, présente des combinaisons toutes tendant à accélérer l'avance des opérations : en particulier, il use de cette méthode de souligner qu'au Cenis certains procédés expéditifs ont été mis en œuvre et de demander que, par analogie, le précédent vaille aussi pour l'Oisans. Crétet ne répond presque jamais directement, élude rarement en forme ouverte les demandes du préfet, ne se départit jamais en fait de sa tactique d'atermoiements calculés et d'obstruction de détail à laquelle il va, durant toutes les années 1804 et 1805, demeurer obstinément fidèle.

Au fond il gagnait du temps et cependant pressait le Cenis. Agissant de la sorte, continuant la pratique obstinément suivie par lui depuis 1800, le Directeur général atteignait ainsi, sans s'être jamais trop compromis, le moment où une évolution accentuée allait se produire dans l'esprit de l'Empereur et, du même coup, permettre à la politique de faveur pratiquée à l'endroit du col savoyard de s'affirmer désormais en pleine lumière.

---

et dans des embarras fâcheux... Je ferai tous mes efforts pour traiter favorablement la route du Lautaret dans la répartition du crédit général de l'an XIII, mais je prévois d'ici que je ne remplirai qu'en partie votre attente et celle de vos administrés, les ressources que le gouvernement met à ma disposition pour cet exercice étant très restreintes. » Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route 91.*

[1] Arch. Nat. $F^{14}$ 1004.

# CHAPITRE IV

## L'évolution des intentions impériales.

Napoléon, au début de sa carrière, est l'homme du Simplon; il a ordonné, en 1802, l'ouverture des autres passages sans préférence caractérisée; à dater de 1805, il est tout acquis au Cenis. Importance grandissante de ce passage dans les desseins impériaux. Nécessité, pour expliquer cette attitude nouvelle, d'étudier au moins sommairement tout le système de communications ordonnées par l'Empereur en Italie. Résumé de l'évolution impériale : au fur et à mesure que la domination française prend de l'extension dans la Péninsule, le centre de gravité des intérêts français se reporte vers le Sud; d'où substitution du Cenis au Simplon dans la faveur du Maître, d'autant que le Cenis est une voie exclusivement française. L'aboutissement de l'évolution est le partage de la faveur impériale entre le Cenis et la Corniche. Les phases de cette évolution : les voyages de l'Empereur en Italie en 1805 et en 1807; l'année des grands projets d'organisation générale 1810.

I. — *Le voyage de 1805.* — L'itinéraire. Les buts politiques et les intentions d'ordre pratique. Le groupe de décrets relatifs aux routes rendus au printemps 1805 : intégration de la Ligurie au Piémont par le développement d'un abondant réseau routier; routes de pénétration de la Ligurie vers le cours moyen du Pô. Le Cenis devient le passage de la grande diagonale Paris-Turin-Gênes.

II. — *Le voyage de 1807* — L'itinéraire. Les problèmes politiques : l'Italie voie d'approche vers l'Orient. Préocupations particulières données aux routes autour de la Spezzia; et aux routes vers Plaisance et Parme. Le groupe des décrets de décembre 1807 et de l'année 1808 : élimination du Genèvre constitué en voie exclusivement militaire destinée à souder Briançon à Fenestrelles et Pignerol; soins tout particuliers donnés au Cenis qui est doté d'une série d'annexes destinées à compléter, faciliter et protéger son rôle d'artère la plus importante.

III. — *L'année 1810.* — Cette année est pour les routes, comme pour l'organisation intérieure de l'Empire, une année décisive. Concentration, sous la pression des nécessités budgétaires, des crédits sur quelques points essentiels. Le Cenis et la route par la Maurienne sont très largement favorisés. Mais une part grandissante est faite à la Corniche, car le système des routes gagne vers le Sud : route de la Méditerannée à l'Adriatique décidée de la Spezzia et de Florence à Rimini et à Ancône.

Essais de lier cette évolution des routes des Alpes et de l'Italie avec les vues politiques de l'Empereur sur la Péninsule; en fait, les réalisations pratiques ne suivent que de fort loin les intentions impériales.

I

Jusqu'ici, pour suivre les manœuvres de Crétet et apprécier les conditions exactes au milieu desquelles le Directeur des Ponts avait dû développer et pousser sa politique propre, l'on a essayé de saisir les étapes successives de la pensée napoléonienne par rapport au problème des communications à travers les Alpes, et l'on a cru pouvoir de la sorte aboutir aux constatations que l'on résume ici :

Au début du Consulat, Bonaparte — on croit l'avoir démontré — a surtout la préoccupation du Simplon et, quant aux autres routes des Alpes, des intentions au fond assez incertaines; en 1802, s'il prescrit un effort d'ensemble en vue de l'aménagement général des passages franco-italiens et semble ainsi, par une solution générale, liquider d'un seul coup le problème, il ne pose guère ce faisant qu'une décision de principe valant seulement à longue échéance, laissant pratiquement en suspens la question capitale de la priorité d'exécution et pouvant, quant aux réalisations, comporter des délais et une mise en train échelonnée ; l'année suivante, il laisse apercevoir certaines nuances de sa pensée touchant le Simplon et, dans le souci accentué d'avoir au plus tôt une voie strictement française de roulage militaire vers la Péninsule, imprime une vigoureuse impulsion au Genèvre, procurant de la sorte un aménagement presque effectif de ce passage; par cette initiative, toutefois, il n'accuse pas encore pour autant une intention de choix caractérisée. En 1804 enfin, tandis que les travaux reçoivent, tant au Simplon qu'au Cenis, une forte poussée permettant de prévoir pour la campagne suivante leur achèvement effectif, le Premier Consul ne donne dans aucun sens de signes de faveur et de préférence. En outre et jusqu'à ce moment, Napoléon, il y a lieu de le noter, ne s'est jamais laissé allé à exprimer une opinion personnelle délibérément assise sur la valeur intrinsèque des

tracés respectifs et n'a jamais pris de décision en la matière qu'en fonction de buts actuels et précis.

Avec 1805, au contraire, l'année décisive en l'espèce, l'Empereur va préciser avec une netteté croissante une évolution accentuée de ses intentions et, sans jamais renoncer d'ailleurs à sa méthode opportuniste, adopter en la matière une pratique s'inspirant désormais sinon d'un dessein immuable, à tout le moins d'une préférence très ouvertement formulée. Cette définitive évolution, c'est, à n'en pas douter, au cours du voyage d'Italie effectué dans le printemps de cette année, que le Maître devait l'accomplir.

Ce voyage d'Italie ressortissait nettement à la grande politique impériale et allait comporter, au cours de son exécution, certains actes au plus haut point capitaux; il répondait aussi à des préoccupations de guerre et devait permettre à l'Empereur d'examiner personnellement la situation de la Péninsule au moment où une action belliqueuse de l'Autriche contre la France s'annonçait de plus en plus probable; mais, par une conséquence dérivée à la fois de ces intentions d'ordre politique et militaire, il devait constituer en même temps une tournée d'inspection de travaux publics. Au cours de ses étapes, en effet, l'Empereur entendait à la fois examiner les travaux en voie d'exécution dans la partie de la vieille France qu'il parcourrait et surtout consacrer une toute particulière attention aux entreprises des Alpes et des départements italiens, à tout cet ensemble par lequel se constituait l'outillage de l'action française en Péninsule [1]. L'Empereur avait dans sa pensée si nettement arrêté ce dernier dessein qu'il était amené à vouloir à ses côtés en ce déplacement, à défaut de Crétet, malade et hors d'état de suivre autrement qu'à distance et en partie le voyage impérial, un des aides du Directeur général les plus au fait des travaux mis en train. En

---

[1] Napoléon à Champagny, 17 février 1805. *Correspondance*, X, 8330. De même, le 20 février, n° 8340. Une note aussi au même, à quelques jours de là, pour la route d'Alexandrie à Turin, 25 février, n° 8362.

outre, quelques jours après la notification à ses ministres de son prochain départ, Napoléon, décelant la stricte liaison établie dans son esprit entre les préoccupations politiques et militaires dont l'Italie était l'objet et la nécessité de faciles relations avec la Péninsule, marquait par une note très ferme sa volonté instante qu'à l'automne prochain le Simplon fût disponible pour le gros roulage militaire et que de même fût au plus tôt achevé le Cenis [1] : avec le Genèvre, rendu antérieurement et en dépit des lenteurs calculées de Crétet à peu près praticable, sur lequel en tous cas Napoléon comptait, avec le col de Tende auquel certaines améliorations avaient été apportées, la France aurait alors, pour toutes les éventualités, la disposition des quatre coupures prescrites en 1802. Ainsi, par ces dispositions diverses, était évidemment soulignée l'indéniable préoccupation du problème des communications qui était celle de l'Empereur au moment où il allait se mettre en route.

En ce qui touche le voyage même, il n'entre pas dans le strict objet de cette étude d'en rappeler les détails autrement que de façon tout à fait brève : Napoléon quitta Saint-Cloud le 31 mars et, par Troyes (5 avril), Mâcon (7), Bourg (10), atteignit Lyon le 11 avril; de là, par le trajet habituel de Bourgoin, le Pont-de-Beauvoisin, les Echelles, il gagna Chambéry (17 avril); en une étape, il parcourut la Maurienne, passa le 19 le Cenis et s'en fut coucher le 20 à Stupunigni, ancien château des souverains piémontais [2]. C'est alors et jusqu'au début de juillet une série de pérégrinations à travers toute l'Italie du Nord, pérégrinations dont Turin, Alexandrie, Milan, où eut lieu un séjour du 15 mai au 9 juin, Vérone, Mantoue, Bologne constituent les principales étapes et dans lesquelles un séjour à Gênes, du 1er au 8 juillet, prélude à la rentrée à Turin; de cette dernière ville et par une course forcée — 85 heures [3] — l'Empereur fit retour à Fontainebleau par Lyon et la route du Bourbonnais.

---

[1] *Correspondance*, X. Note du 22 février, n° 8346.
[2] Schuermans, *Itinéraire de Napoléon Ier*, mars, avril, mai, juin 1805.
[3] Napoléon à Eugène, 13 juillet 1805. *Correspondance*, XI, 8979.

Pas davantage n'avons-nous à indiquer autrement qu'en passant les faits capitaux d'ordre général qui marquèrent le séjour au delà des Alpes : couronnement de l'Empereur en qualité de roi d'Italie, annexion de l'ancienne Ligurie, transformation du pays lucquois en fief d'empire, pleine intégration de l'Etat de Parme dans les cadres administratifs français; à tout le moins devons-nous retenir que cette complète réorganisation de l'Italie du Nord, dans le sens d'une extension et d'une aggravation caractérisées de la mainmise française, rendait plus nécessaire encore que précédemment une forte liaison franco-péninsulaire. Son instante préoccupation à cet égard va amener l'Empereur — c'est là le fait capital — à préciser ses vues et accentuer ses intentions en la matière, en fin de compte à constituer désormais le Cenis en voie maîtresse des relations franco-italiennes.

Napoléon, en effet, au cours de ce voyage, « découvre » la Maurienne, si l'on peut dire, et avec une netteté parfaite réalise les tout particuliers avantages du couloir mauriennais; en particulier, il se rend compte de ce que, pour traverser la masse montagneuse, cette vallée constitue la voie par excellence et offrant cet essentiel avantage de conduire, sans interruption ni détours, jusqu'à la ligne de partage des eaux.

A dire vrai, ce n'était pas la première fois que l'Empereur voyait la région, puisque à deux reprises déjà, après Campo-Formio et Marengo, il avait utilisé le chemin au long de l'Arc pour rentrer d'Italie en France. Mais, en 1805, bien plus fortement qu'aux fois précédentes, son esprit, tendu vers l'examen des lieux et préoccupé du souci des communications avec la Péninsule, se montre sensible aux éminentes qualités de ce couloir d'accès pratiqué d'une seule coupure. Et dès lors, l'idée s'impose à l'Empereur qu'il y a lieu, au prix d'un effort accentué, de mettre ces avantages en pleine évidence et complète valeur, d'aménager, le plus tôt possible, au long de ce couloir unique, une voie parfaitement outillée venant se substituer au pauvre chemin péniblement édifié jadis avec plus de zèle que de succès

par les administrateurs piémontais. Sur ce point, Napoléon revient plusieurs fois avec une insistance particulière et, par les termes mêmes dont il use, souligne la parfaite conscience qu'il a prise de la valeur du terrain : « Il me paraît très urgent d'améliorer la communication de Chambéry au mont Cenis ; elle est dans un état barbare ; il y a beaucoup de passages dangereux la nuit et ces mauvais passages ne sont pas nécessités par le terrain. Tout chemin le long de l'Isère ou de l'Arc qui aurait pour but d'éviter une montée serait d'une pressante utilité [1]. » « Il faut beaucoup s'occuper de la route de Chambéry à Lanslebourg ; il faut absolument que cette route soit toute en plaine, qu'elle n'offre aucun danger dans les deux ou trois montées nécessaires pour passer d'une rivière à l'autre... Il faut qu'on ne monte point en partant de Montmélian, qu'on ne monte plus après avoir passé Saint-Jean-de-Maurienne jusqu'au pied du Mont Cenis. *Cela est possible, il n'y a qu'à suivre les eaux* [2]. » Le but est dès lors de procurer une route qui d'une seule montée, en quelque mesure insensible, et par une chaussée édifiée au long du torrent, tout en le contenant, conduise de Chambéry au plateau. Par là, dans la pensée de l'Empereur, le Cenis fait corps désormais avec la Maurienne.

Et les décisions se succèdent en faveur de la route, au cours

---

[1] A Champagny, 20 avril 1805. Correspondance, X, 8601. L'on trouve la copie de cette note impériale expédiée par le Ministre à la Préfecture du Mont-Blanc à la date du 28 avril, dans les Arch. de la Savoie, L. 1508.

[2] *Correspondance*, X, 8723, au même, 13 mai 1805. L'Empereur reproduit là jusqu'aux termes mêmes de la conversation qu'il avait eue, en traversant la Maurienne, avec le Préfet du Mont-Blanc : « L'Empereur a approuvé la nouvelle route sur le bord de la rivière d'Arc substituée (à la Praz) à la périlleuse montée de Saint-André... L'Empereur veut qu'on fasse travailler de suite, et *qu'on dirige la route, autant qu'il est possible, le long de la rivière et dans la vallée*... J'ai dit que les travaux s'exécuteraient promptement dès qu'il y aurait des fonds. S. M. a répondu que les fonds ne manqueraient pas... et tout en remontant à cheval, pour descendre le Mont Cenis, elle m'a expressément ordonné de lui rendre compte directement. » Lettre du Préfet au Conseiller d'Etat du 26 avril 1805. Arch. de la Savoie, L. 1514. L'on a souligné les termes prêtant plus particulièrement à rapprochement.

du voyage à la fois et aussi lorsque l'Empereur, de retour en France, met au point les résultats de sa randonnée italienne, toutes soulignant l'importance de la voie du Cenis au point de vue de son utilisation militaire et politique : lettres aux Ministres de la Guerre et de l'Intérieur pour la mise en état des hospices de la Maurienne à l'intention des militaires y faisant étape, aussi pour la construction d'une caserne au pied du Cenis [1]; décrets d'Alexandrie pour l'achèvement de l'hospice du plateau et pour l'édification, à Lanslebourg, d'une auberge destinée aux voyageurs; décret de Mantoue prescrivant l'édification par le Cenis d'une ligne télégraphique entre Paris et Milan [2], enfin dispositions financières répétées au profit de la route [3]. Sans conteste, l'artère Maurienne-Cenis bénéficie d'une attention marquée et tout particulièrement insistante.

Si insistante même qu'elle semble bien déceler, dans la pensée de l'Empereur, plus qu'une sollicitude, une véritable préférence. A plusieurs reprises, Napoléon établit entre sa préoccupation des travaux par cette voie et son souci général des relations avec l'Italie un rapprochement si net que le mouvement brusqué de l'expression semble ne pas traduire pleinement le jeu plus rapide encore de la pensée et laisser tomber, comme si elle allait de soi, la formelle indication de cette préférence. La chose se marque au moins trois fois : « Rien n'est important comme ce morceau de route (de Chambéry à Lanslebourg)... de tous les chemins ou routes, ceux qui tendent à réunir la France à l'Italie sont les plus politiques [4]... » « Mes ordres sont

---

[1] *Correspondance*, X, 8594, 8599, 8645, 8664.

[2] Arch. Nat. AFiv 1055. Note intitulée : « Etat général des travaux ordonnés par S. M. durant le voyage d'Italie. » Le décret sur la construction de l'auberge de Lanslebourg est reproduit dans *Correspondance*, X, 8661. Pour la ligne télégraphique un décret ultérieur du 13 novembre 1805 (22 brumaire an XIV). AFiv. Plaquette 1162.

[3] Décret du 12 juillet 1805 (23 messidor an XIII). Arch. Nat. AFiv. Plaquette 1052. De même, le décret ultérieur du 18 août (30 thermidor) sur des fonds supplémentaires pour les routes des Alpes.

[4] A Champagny, 13 mai 1805. *Correspondance*, X, 8723.

positifs. Les chemins de Paris à Turin doivent être tenus toujours dans le meilleur état possible[1] » ; et, en réponse à l'avis donné par Crétet au mois de décembre 1805 que les grands cols des Alpes se trouvent enfin, et sous la réserve de perfectionnements notables encore nécessaires, complètement praticables au roulage[2], il répond : « Je vois avec intérêt que le Simplon, le Cenis, le Genèvre sont praticables pour les voitures ; mais je n'en prends pas moins à ce qu'on aille de Chambéry au Cenis en montant le moins possible. Je ne vois qu'une montée inévitable, c'est celle qui sépare les deux vallées. Rien ne me coûtera pour aplanir cette route ; tout ce qui tend à rendre plus facile les communications avec l'Italie est aujourd'hui dans ma politique et conforme à mes plus chers intérêts[3]. »

Que d'ailleurs les éminentes qualités de la cluse mauriennaise suffisent à expliquer la si complète conversion de l'Empereur à cette voie à l'endroit de laquelle il ne marquait, quelque temps auparavant encore, qu'un intérêt tout impersonnel, l'on n'aurait garde de le soutenir. Et vraisemblablement, à la fortune désormais sûre du col savoyard, il convient de chercher aussi des raisons d'un autre ordre, en premier lieu des considérations nettement politiques.

Le résultat essentiel du voyage de Napoléon en Italie était d'arrondir notablement le territoire de la Péninsule directement soumis à la France, les pays de la République ligurienne et de l'Etat de Parme accroissant désormais de quatre le nombre de départements régis au delà des Alpes par l'Administration impériale. Vers ces acquisitions nouvelles, il convenait — en ces temps de guerre maritime — de tendre des voies de terre

---

[1] A Crétet, 12 juillet 1805. *Correspondance*, XI, 8974.

[2] Crétet à l'Empereur (2 décembre 1805) : « Je devrais peut-être m'interdire de distraire V. M. dans l'immense carrière de gloire qu'elle parcourt, mais il n'est pas inutile qu'Elle soit instruite de l'exécution de ses ordres pour que les routes du Simplon... du Cenis fussent praticables pour l'artillerie. » Arch. Nat. AFIV 1055.

[3] A Crétet de Schœnbrunn, 13 décembre 1805. *Correspondance*, XI, 9564.

françaises, et l'Empereur, non moins que ses hauts fonctionnaires, s'en étaient de suite occupés.

Leur premier souci avait été tout d'abord de lier fortement la Ligurie au Piémont, et la chose aussi bien allait de soi : l'annexion de Gênes, en effet, depuis longtemps prévue, préconisée par certains fonctionnaires français en service dans les régions liguriennes comme le seul moyen à la fois d'empêcher la contrebande de la côte vers l'intérieur et de mettre en pleine évidence les naturelles aptitudes des Rivières [1], était légitimée dans les déclarations officielles par des considérations économiques, se ramenant en dernière analyse à affirmer la solidarité d'intérêts et de relations existant en dépit de la barrière montagneuse entre le littoral ligure et l'arrière-pays piémontais [2]. Cette façon d'envisager et de présenter les faits postulait l'existence de communications faciles [3]; l'ouverture de routes s'imposait aussi à l'Administration impériale en réaction même contre la méthode de l'ancien gouvernement gênois : ce dernier, en effet, jouant sur les Apennins vis-à-vis du Piémont de la même tactique dont le Piémont usait sur les Alpes vis-à-vis de la France, avait donné ses soins à n'accommoder qu'au strict minimum les chemins à travers la montagne; par ailleurs, interdisant pratiquement à travers la chaîne toute autre communication que celles de la Bocchetta sur Gênes, il avait condamné

---

[1] Arch. Tur. II. Période française. *Administration générale.* Art. 92 (*Douanes*). Lettre de Thédenat, agent commercial français à Savone, au Ministre des Finances, 17 ventôse an XI (8 mars 1803) : « La nature semble avoir fait exprès le Ponent de la Ligurie et particulièrement Savone pour être le lieu de commerce du Piémont et même pour être sous un même gouvernement... l'augmentation récente des tarifs n'a fait qu'augmenter les fraudes. A peu près tout est introduit (de Ligurie en Piémont) en contrebande... »

[2] *Correspondance*, X, 8836. Cf. dans Driault, *Napoléon en Italie*, p. 332 sq., les notes rédigées à cette occasion par les Affaires étrangères.

[3] Arch. Nat. $F^{1e}$ 81. Dossier 7. Rapport Champagny à l'Empereur du 30 juin 1805 (11 messidor an XIII) : « Le commerce de Gênes peut s'accroître par tous les moyens qui, ouvrant les Apennins, favorisant la navigation du Tanaro et du Pô, améliorant les routes d'Italie rendront plus économiques les transports (vers l'intérieur). »

à végéter[1] les si nombreux havres naturels des Rivières et interdit de leur part toute concurrence à la cité maîtresse.

Inversement, la politique française, dont le jeu tout indiqué était, à ses débuts au moins, d'exploiter le vieux ressentiment des Rivières contre l'exclusivisme et l'étroitesse de la domination gênoise, devait, en guise de don de joyeux avènement pour ses nouveaux sujets, multiplier les routes de telle façon que chaque section de la côte se trouvât appelée à desservir la région correspondante du territoire piémontais[2]. De là, le caractère essentiellement décentralisateur du dessein qui allait commander le premier tracé de ce réseau ligurien : route de Port-Maurice à Mondovi par Orméa, route de Savone à Acqui et de là, d'une part sur Turin et d'autre part sur Alexandrie; enfin, pour que ne fût pas oubliée la Rivière du Levant, route de Sestri à Plaisance et projet de route de Sarzane vers Parme[3].

Mais, ainsi conçu, le tracé ne comportait que des communications transversales et la question se présentait bien naturelle de savoir sur quelle voie viendraient s'embrancher ces divers éléments, tous orientés de façon sensiblement parallèle dans le sens Sud-Nord? Deux solutions sont, à cet effet, concurremment poursuivies par l'Empereur : une route est décidée qui doit, tout au long de la côte, relier les divers pays ligures et, pour la première fois, procurer par la terre la jonction de cette file compacte d'agglomérations grandes et petites bordant la côte. Dès

---

[1] *Ibid.* « L'ouverture de la route d'Acqui rendra une nouvelle existence à la contrée de Savone... La route de terre achèvera d'assurer la prospérité d'un pays que la rivalité de Gênes et la politique de son gouvernement avaient toujours paralysée. »

[2] *Ibid.* « Sarzane ambitionne un entrepôt, une route carrossable sur Parme... le mécontentement qui subsiste dans les deux Rivières vis-à-vis de Gênes s'y manifeste vivement. ». De même, même carton. Dossier 8. Lettre de Remedi, provéditeur de Sarzane, à Champagny : « L'amélioration de la route sur la Lombardie ferait renaître ces pays (de Sarzane)... Il n'y eut jamais bonne amitié entre Gênes et les Rivières. »

[3] Relativement à ces routes, décrets du 2 mai 1805 (12 floréal an XIII). Arch. Nat. AFIV, Plaquette 985; du 12 juillet (23 messidor). *Ibid.* Plaquette 1052.

lors, une formelle politique de la Corniche entre dans les desseins de l'Empereur pour s'y conjuguer à la politique générale des routes à travers les Alpes et à l'organisation d'ensemble du réseau franco-italien. Mais c'est là — car tout est à créer en fait de routes dans ce pays ligurien exclusivement tourné jusque-là vers la mer et où existe à peine un embryon d'administration des travaux publics — c'est là une solution à longue échéance, une décision de principe ne pouvant comporter pour le moment que des réalisations toutes fragmentaires ; d'où l'adoption, comme solution immédiate, du procédé que voici : le premier raccord du réseau ligurien en élaboration se fera sur le réseau piémontais déjà constitué, lui, au moins dans ses très grandes lignes, et ce sera la route de Turin - Asti - Alexandrie, constituant elle-même la grande dorsale piémontaise, qui formera le tronc solide destiné à recevoir les transversales venant de la côte.

Par ailleurs, cette grande dorsale va servir de voie à l'emprise française qui doit fortement s'exercer envers le Parmesan ; l'Empereur, en effet, à l'égard de ce dernier pays et en dépit des sollicitations italiennes, ne consentait point à desserrer son étreinte, entendait bien au contraire conserver pour la France et Plaisance, cette importante position assurant la maîtrise du fleuve tout en surveillant les débouchés de la montagne, et même tout le reste de l'ancien Duché dont la possession permettait à l'Empire de commander nettement les relations entre les parties du Royaume situées de chaque côté du Pô. Or, pour souder le Parmesan au demeurant de son domaine italien, l'Empereur prévoit deux solutions aussi : l'une à échéance lointaine, c'est la construction de cette route de Sestri à Plaisance, accordée aux sollicitations de la Rivière du Levant, mais dont la réalisation, conjuguée d'ailleurs à celle même de la Corniche, ne peut, à travers un pays âpre et singulièrement difficile, que comporter de fort longs délais ; l'autre immédiate, c'est l'utilisation, pour atteindre Plaisance, de cette route si bien connue de l'ancien Général en chef de l'armée d'Italie qui, au long du Pô et par Stradella, tend vers le Piémont ; par elle, la communi-

cation avec le Parmesan viendra s'articuler au réseau de l'Italie impériale dans cette ville d'Alexandrie à laquelle le régime français est en train de donner une très considérable extension [1], cette Alexandrie si particulièrement distinguée par Napoléon à la fois pour les avantages de son site même et parce qu'auréolée du prestigieux voisinage de ce Marengo où s'était jouée la fortune du César commençant. Or, par là se trouve encore renforcée l'importance de cette grande artère de l'Italie impériale soudant de la sorte Parme et Plaisance au Piémont et recueillant par ailleurs toutes les transversales venues de la Ligurie.

Mais, et c'est là le point important, c'est la voie même qui fait tête au Cenis. Nous comprenons mieux maintenant pourquoi le col savoyard va bénéficier d'une faveur si marquée : désormais il ne conduit plus seulement vers Turin et le Piémont, mais vers la Ligurie, vers le pays parmesan, vers l'ensemble complet en un mot des départements impériaux d'au delà de la chaîne.

Et les conditions générales sont telles que lui surtout désormais peut remplir ce rôle de grande artère franco-italienne : non pas que Napoléon se désintéresse dorénavant du Simplon, dont il apprécie toujours la capitale importance dans l'hypothèse d'une action militaire ayant comme théâtre la grande plaine italienne; mais d'une part, vers des régions soudées au Piémont, l'Empereur désire tout naturellement se servir d'une voie d'ac-

---

[1] Dans le dossier personnel de l'ingénieur Goury ($F^{14}$, III, 746) il y a, à la date du 16 août 1806, une curieuse lettre de ce fonctionnaire sur ce développement d'Alexandrie : « Qu'on se figure une ville située au milieu d'une plaine aride et dépourvue de végétation, dont la garnison, indépendamment des passages successifs de troupes, est ordinairement égale et quelquefois supérieure à la population indigène, une ville qui devient la communication obligée entre Milan, Parme, Gênes et Turin, où les denrées ne peuvent venir que de fort loin, où d'ailleurs un grand nombre d'autorités, tant civiles que militaires, et des fonctionnaires de toutes les parties administratives se trouvent comme accumulés. On en déduira la cherté inévitable des principales denrées, la rareté des autres objets de consommation, le prix exorbitant des loyers, et généralement la difficulté de toute espèce d'entretien. »

cès piémontaise, et surtout vers ces pays de Ligurie et de Parme, que convoita toujours l'Etat lombard et dont le regret actuel demeure au cœur des Milanais, il ne saurait vouloir comme voie ordinaire d'une route passant par Milan. L'opposition grandissant et se précisant entre les ambitions territoriales du Royaume et les solutions françaises d'organisation péninsulaire pèsera désormais sur les destinées du Simplon. Le souci de disposer vers les au-delà des Alpes de communications strictement françaises va, de plus en plus, et dans l'ordre politique, être un obstacle à l'utilisation impériale de la voie milano-valaisanne en attendant que de graves raisons d'ordre économique — dérivant au fond de préoccupations identiques — amènent l'Administration française à stériliser en quelque mesure l'utilisation de la route par le Haut-Rhône.

Vainqueur du Simplon, le Cenis l'est aussi du Genèvre : il l'est tout d'abord et surtout par suite de cette faveur spéciale dont il est maintenant assuré auprès de l'Empereur; il l'est à cause du gros effort d'aménagement dont ses voies d'accès vont être l'objet; il l'est aussi pour une autre raison un peu particulière, mais qu'il ne convient pas de négliger : ce n'est plus de Lyon, précédemment retenu du consentement unanime comme la tête de ligne normale des voies françaises sur l'Italie, mais bien de Paris avant tout et du centre même de l'Empire que l'Empereur envisage maintenant le point de départ vers la Péninsule. Dans le premier cas, l'infériorité de la voie par Grenoble n'apparaissait point trop nettement, au moins sur la carte, au regard de celle par Chambéry. Dans le second, au contraire, cette infériorité s'affirmait flagrante : le Cenis, plus au Nord, l'emportait plus nettement encore et sans retour sur son concurrent dauphinois. Tout conspirait donc à conduire Napoléon à renouer au bénéfice du col savoyard la tradition de faveur de la Monarchie piémontaise. La pleine adhésion impériale justifiait après coup les manœuvres de Crétet.

A dire vrai, le souci du Maître de raccourcir vers le Cenis les avenues de la région parisienne et bourguignonne comportait

une menace caractérisée pour cette traditionnelle utilisation du col par la route de Lyon et de Pont-de-Beauvoisin, chère au cœur du conseiller d'Etat. Aussi bien, l'Empereur, à son passage à Bourg, avait été entretenu des projets d'une route plus directe vers Chambéry et la coupure du Bourget[1]; mieux encore, par un geste éminemment significatif, il avait fait suspendre les travaux d'aménagement de La Chaille et des Echelles que Crétet, pour le plus grand bénéfice des Lyonnais et des Chambériens à la fois, avait cru pouvoir faire engager depuis quelque temps. A l'encontre de cette initiative impériale, le Directeur général, suivant sa tactique habituelle, n'avait directement soulevé aucune objection[2]. Sans doute, pensait-il à part lui que par bien des moyens il pourrait obliquement retarder l'effet de cette initiative, décidé vraisemblablement qu'il était à s'appuyer sur tout l'ensemble des intérêts lyonnais[3] et à mettre en sous-main tout en œuvre pour empêcher la menace de se préciser par trop au détriment de ses compatriotes du Pont-de-Beauvoisin et de ses amis de Lyon. Pour le quart d'heure, il avait cause gagnée et voyait la bataille des routes se terminer à l'entier avantage du col au service duquel il s'était, et dès l'origine, si habilement employé.

---

[1] Les éléments d'une histoire complète de la route raccourcissant le trajet de Paris vers l'Italie par Chambéry se trouvent dans Bossi, *Statistique de l'Ain*, p 690-698. Dans les délibérations de l'époque impériale des Conseils généraux de la Saône-et-Loire, de l'Ain et du Mont-Blanc (Arch. Nat. F[1c]V) et aux Arch. départ. de l'Ain, S. 76, de la Savoie, L. 1500 et 1520, de l'Isère, Dossiers de la série S relatifs à la route nationale n° 6.

[2] AFIV 1055. Rapport de Crétet sur le mois de thermidor an XIII : « J'ai fait interrompre, d'après les ordres de V. M., les travaux commencés pour éviter la montée des Echelles entre le Pont-de-Beauvoisin et Chambéry. » Crétet avait fait entreprendre ces travaux à la fois pour améliorer l'avenue lyonnaise du Cenis et obliger ce faisant ses compatriotes de Pont-de-Beauvoisin, et aussi pour donner aux ingénieurs du Mont-Blanc, très vexés de leur exclusion du Cenis (cf. chapitre V), comme une fiche de consolation.

[3] Quand, beaucoup plus tard, la question du raccourci vers le Cenis entra dans la voie des réalisations, les Lyonnais prirent position avec éclat : « La Chambre de Commerce de Lyon a déjà adressé des réclamations (au sujet de la route par Tournus) à S. E. le Ministre de l'Intérieur. » Conseil général du Mont-Blanc. Session de 1810. F[1c]V.

## II

Un peu plus de deux ans et demi après le printemps de 1805, l'Empereur accomplissait, bien plutôt qu'un nouveau voyage, une course rapide vers la Péninsule : parti le 16 novembre de Fontainebleau, il gagne par le Bourbonnais Lyon et Chambéry, franchit le Cenis le 20, en dépit d'une tempête de neige et au milieu d'incidents de voyage assez caractérisés, se trouve enfin le 21 à Milan, avant même que ne soit parvenu de France l'avis de son départ; dès le 26, il se met en route pour Venise où il séjourne une semaine, va voir les fortifications d'Udine et de Palmanova, revient passer une huitaine de jours dans la capitale du Royaume et y signe le fameux décret du 17 décembre [1]; le 28 du même mois, il est à Turin, qu'il quitte dans la nuit; au matin du 29, il passe au Cenis et se repose quelque temps à l'hospice; puis, continuant sa route et traversant Lyon dans la nuit du 30 au 31, il tend par la route de Bourgogne à Paris où il arrive au soir du 1er janvier 1808 [2].

Très important pour la politique générale, ce voyage ne fut pas sans intérêt pour la question des communications franco-italiennes. L'Empereur, du reste, et par là il marquait sa persistante préoccupation quant à ce dernier point, avait voulu que le successeur de Crétet à la direction des Ponts, Montalivet, fût du déplacement et procédât à l'inspection des routes des Alpes et des communications de la Haute-Italie. De fait et dans ce domaine allaient être arrêtées des décisions qui ne sont nullement à négliger.

Tout d'abord — et l'on ne pense pas devoir exclure d'une mention ce fait assez peu important au fond — Montalivet crut devoir marquer en forme administrative que le gros œuvre des routes des Alpes pouvait être retenu pour définitivement ter-

---

[1] Plus exactement, le plus fameux des deux décrets relatifs au système continental et signés à Milan au cours de ce voyage.

[2] Schuermans, *Itinéraire de Napoléon Ier*, novembre-décembre 1807.

miné : dans cette intention, il demanda et obtint la croix de la Légion d'honneur pour les fonctionnaires[1] qui avaient assumé la majeure part de responsabilité et d'initiative dans la conduite de ces travaux, l'inspecteur Céard pour le Simplon, l'inspecteur Dausse pour le Genèvre et surtout le Cenis. Par ce geste était close la période héroïque de l'ouverture des Alpes. Restait le travail de complet aménagement des grandes voies enfin constituées, de leur complète mise au point et de leur pleine adaptation au rôle souhaité pour elles. Un effort fut fait dans ce sens sinon en ce qui touche le Simplon, désormais un peu à l'écart, du moins à l'endroit du Cenis et du Genèvre.

Très nettement, le passage savoyard bénéficie d'un renforcement d'intérêt et de faveur : quels que soient les incidents d'ordre divers, fortement grossis d'ailleurs par la légende, qui aient marqué la traversée du col par l'Empereur à l'aller du voyage[2], Napoléon, le fait est certain, fut très vivement frappé des difficultés et des dangers de la route au cœur de l'hiver, de la longueur, en toute saison, du trajet de Lanslebourg à Suse. Bien décidé à conserver par le Cenis la voie essentielle vers la Péninsule, il se trouva, en suite de ces incidents, renforcé dans son dessein d'équiper le plus fortement possible le col et ses deux revers, et d'organiser au plus tôt cet aménagement par une double série de mesures : il décida, en conséquence, tout d'abord d'échelonner tout au long de la route, en toute saison, des cantonniers employés l'été aux réparations de la chaussée, l'hiver au déblaiement des neiges; d'établir à intervalles rapprochés des refuges destinés à fournir aux cantonniers le gîte normal et aux voyageurs des relais, voire, le cas échéant, des lieux d'asile; surtout il se préoccupa de constituer le col même

---

[1] Arch. Nat. AFIV. Plaquette 1966. Décret n° 15 du 27 décembre 1807. Rapport de Montalivet à l'Empereur : « Au moment où je parcours les Alpes, ceux qui ont le plus éminemment concouru aux projets et à l'exécution des routes du Mont Cenis, Genèvre et Simplon fixent plus particulièrement mon attention. »

[2] Sur ces incidents, quelques renseignements précis aux Arch. de la Savoie. *Fonds Sarde* n° 573.

en un gîte permanent d'étape pour les troupes, et cela par le considérable développement des bâtiments de l'hospice amplifiés de façon à offrir le cadre d'une caserne pour 1.200 hommes. En second lieu il voulut installer sur le plateau, au lieu et place des bergers, ne passant sur la montagne que l'été et abandonnant l'hiver les moines à leur solitude, une population permanente, noyau d'une agglomération destinée à grandir et dont les habitations s'ordonneraient autour de l'hospice et des grands bâtiments militaires projetés; de là, des dispositions instituant le territoire du Cenis en une commune rattachée au département du Pô, en une paroisse dépendant du diocèse de Turin, et un effort sérieux pour attirer sur le col, par des dégrèvements d'impôt et des avantages accessoires, colons et habitants. Cet effort unique, entrepris au bénéfice du seul Cenis entre toutes les routes des Alpes, souligne bien le désir impérial [1] d'avoir, par la Maurienne et le col, une voie en tout temps libre vers l'Italie : « Les intentions de Sa Majesté sont connues, écrivait quelques années plus tard un ingénieur de la route faisant vraisemblablement allusion à des propos tenus par l'Empereur lors de ce dernier passage, elle a proclamé qu'elle voulait qu'une femme passât le Cenis en toute saison sans être effrayée [2]. » Et le mot est à rapprocher d'une lettre que, le 12 mars 1808, Napoléon adressait à Crétet : « La route du Mont Cenis est d'une si grande importance qu'on ne doit rien négliger pour la rendre commode et sûre, non seulement en réalité, mais pour l'imagination [3]. » Tout le printemps, et sous l'influence de ses impres-

---

[1] Le grand décret de Turin contenant ces dispositions diverses est à la *Correspondance*, XVI, n° 13417. On le trouve en original dans AFIV. Plaquette 1966. Décret n° 8 du 27 décembre. Le rapport de Montalivet introduisant le décret est dans AFIV 1055. Il y est dit : « Je n'ai eu pour le Cenis qu'à diviser en articles les mesures prescrites par V. M. elle-même. » Les directives données par l'Empereur à Montalivet dans Correspondance, XVI, n° 13366. Déjà en septembre, il avait marqué son intérêt pour le Cenis dans une lettre à Clarke, 27 septembre. *Correspondance*, XVI, n° 13188.

[2] Rapport Sevestre, 3 septembre 1811. Arch. Tur. I. Période française. *Travaux publics.*

[3] *Correspondance*, XVI, n° 13643.

sions toutes fraîches, l'Empereur allait de la sorte multiplier les marques de sa sollicitude pour la route par la Maurienne et le col savoyard [1].

En outre, le voyage avait amené l'Empereur, sur les suggestions du génie militaire, à une décision très importante qui liquidait en quelque mesure la rivalité du Genèvre et du Cenis : le Genèvre désormais serait tenu pour une communication avant tout stratégique; une fois à Cézanne et au lieu de suivre le fil de la Doire, la chaussée devait, par une remontée au col de Sestrières [2], atteindre la vallée du Cluson et conduire, par Fenestrelle, à Pignerol, là se relier au réseau piémontais vers Alexandrie; elle constituerait de la sorte une grande artère militaire absolument indépendante [3] — l'Empereur y insista plusieurs fois — tendue entre toutes les maîtresses forteresses de la chaîne, formant un flanquement latéral couvrant au Sud la route Maurienne-Cenis-Turin et ne prenant toute sa valeur qu'au service, en quelque sorte, de cette dernière voie. Au fond, c'était

---

[1] Au Ministre de la Guerre, 19 mars. *Correspondance*, XVI, n° 13661; au Prince Borghese, 16 mai. *Ibid.*, XVII, n° 13909. A l'automne encore, même préoccupation : l'Empereur sur 4.840.000 francs affectés pour tout l'Empire au chapitre des routes à construire, en assigne 1.500.000 au Cenis et à la Maurienne. Etablissement du budget des Ponts et Chaussées pour 1809. Décret du 29 octobre 1808. AFIV. Plaquette 2478.

[2] Ce changement de direction allait comporter comme conséquence le transfert au col de Sestrières, jugé de traversée plus difficile, de l'hospice à ce moment en voie d'installation sur le Mont Genèvre. Contre ce transfert, décidé par décret du 2 juillet 1808 (décret n° 16 de ce jour), le Conseil général des Hautes-Alpes protesta vivement au cours de ses sessions ultérieures. (Arch. des Hautes-Alpes. Série N.)

[3] « L'Empereur a préféré la route par le col de Sestrières... afin d'utiliser la forteresse de Fenestrelles, en la liant, par une communication facile, avec les fortifications de Briançon. Consultée pour savoir si cette route nouvelle excluait la confection de la route Cézanne-Suse, Sa Majesté, par sa note du 14 février 1809, a répondu : « Qu'elle voulait une route de Briançon à Fenestrelles, et de Fenestrelles dans la plaine de façon que la ligne de défense allant de Briançon à Fenestrelles n'eût rien de commun avec la route du Mont Cenis-Suse, parce que son intention était d'avoir en Italie une communication directe, garantie par les places de Briançon et de Fenestrelles, sans que la ligne de communication de Suse et du Mont Cenis pût l'intercepter et la gêner. » Rapport de l'inspecteur D..., 17 février 1812. Arch. Nat. F[14] 1013. La note est à la *Correspondance*, XVIII, 14776.

là définitivement écarter, en tant que voie de commerce, cette communication grevée de la traversée de trois hauts cols, du Lautaret, du Genèvre et de Sestrières, et le Cenis dès lors ne pouvait que gagner encore à une décision de cet ordre opérant comme un partage d'attributions et une distribution de rôles : au Cenis, celui de route politique et commerciale; au Genèvre, la mission de couverture stratégique.

Evidente politique d'adaptation et de mise au point qui marquait dans la pensée impériale l'élimination du col dauphinois de tout rôle économique. Si claire d'intention que fût cette directive, elle allait pourtant être l'objet d'une tentative d'interprétation assez accentuée; par cette tentative chercha à s'esquisser une politique qui se liait d'ailleurs à un effort pour remettre en question le rôle de la Corniche, considérée pourtant depuis l'annexion de la Ligurie comme une essentielle voie d'accès française vers l'Italie du Nord.

Le successeur de Crétet à la direction des Ponts, Bachasson de Montalivet, bien que né en Lorraine, au hasard des garnisons de son père, appartenait à une famille solidement dauphinoise et avait d'ailleurs, pour son compte propre, resserré encore ces naturelles attaches provinciales; il avait en effet commencé sa vie publique en qualité de conseiller au Parlement de Grenoble et l'avait ensuite, non sans quelques traverses, développée, au cours des événements révolutionnaires, dans la ville de Valence, à l'administration de laquelle il avait quelque temps présidé avant que de devenir un préfet du Consulat. A ces titres, il n'était pas sans avoir, sur la question des voies à travers la chaîne alpine, des idées personnelles arrêtées, fort différentes, cela va sans dire, de celles de Crétet[1]; il ne s'en était trouvé

[1] Montalivet, en tant que maire de Valence, s'était tout spécialement occupé de la route à travers le Diois par le col de Cabre. Il avait écrit, en faveur de cette communication, une brochure de propagande (*a*), et s'était très activement

(*a*) Précis des motifs qui doivent déterminer le gouvernement à ordonner la construction d'une route de Gap à Valence, frimaire an III, Paris, imprimerie Ramelet.

dès lors que d'autant plus incité, dans la mesure où le permettait un tempérament qui semble avoir été timoré autant que soucieux de ne pas déplaire, à accentuer le geste si naturel chez un successeur de prendre le contre-pied des préférences du devancier, et s'était donné la mission de remettre les routes par le Dauphiné en quelque faveur. S'efforçant, par des procédés administratifs, de pousser l'Oisans et d'apaiser à cet égard entre les Hautes-Alpes et l'Isère [1] le différend si soigneusement entretenu par son prédécesseur, il tendait au fond et surtout à chercher au Genèvre des compensations [2]. Mais tant à définir une politique de cet ordre qu'à développer son activité dans ce sens, il s'était très vite trouvé fortement gêné par les circonstances : en effet, un peu plus d'un an après l'appel de Montalivet à la Direction des Ponts, Crétet, quittant la Banque de France, avait opéré sa rentrée sur la scène politique en s'installant au Ministère de l'Intérieur; retrouvant les travaux pu-

---

employé au succès de ce projet. L'on trouve des documents nombreux relatifs à son activité sur ce point aux dossiers des séries L et S relatifs à la route nationale 93 aux Arch. tant de la Drôme que des Hautes-Alpes. Sur la carrière générale de Montalivet, une notice publiée en 1867, à Paris, sans nom d'éditeur, par le propre fils du personnage : *Notice sur le comte Bachasson de Montalivet* et un travail très confus publié en 1896, à Valence, *Le comte Bachasson de Montalivet*, par Etienne Mellier.

[1] On peut suivre le développement des efforts de Montalivet dans ce sens, par les documents des dossiers de la série S se rapportant à la route tant aux Arch. des Hautes-Alpes qu'à celles de l'Isère (*Route 91*).

[2] En même temps qu'il poussait l'Oisans, Montalivet favorisait aussi, toujours dans l'intention d'avantager le Genèvre en lui procurant le plus de voies d'accès possible, cette route de Valence à Gap par le col de Cabre à laquelle il avait donné son attention, comme maire de Valence, et pour la confection de laquelle les Gapençais désireux de prendre une revanche de la déception éprouvée par eux sur le fait de la route de l'Oisans, venaient de consentir de très gros sacrifices. L'entreprise de la route Valence-Gap vaudrait d'être étudiée, parallèlement à celle de l'Oisans, comme type d'entreprise locale ardemment poussée. Elle avait suscité les plus grands espoirs : en 1809, un conseiller général disait : « La route de Valence à Gap doit être conçue largement... Les marchandises venues d'Amsterdam par le Rhin, le canal Napoléon et le Rhône pour l'Italie occidentale trouveront leur entrepôt à Valence, d'où il sera facile de les faire filer sur Turin et Milan par Die et Gap. (Arch. des Hautes-Alpes. Série N. Session de 1809.)

blics dans les attributions normales de ce département et en connaissant, non plus comme Directeur, mais en tant que Ministre, il s'était plu dès lors, en sa qualité d'homme de la maison, à apporter à cette partie de l'administration publique une attention très insistante et à ne laisser à son Directeur qu'une initiative assez limitée; cela d'autant plus que l'Empereur, de son côté, semble bien avoir pris l'habitude de traiter en général les affaires de cet ordre plus volontiers avec le Ministre qu'avec le Directeur général [1].

Montalivet, de ce fait, s'était trouvé dans une situation quelque peu fausse dont, tout en rongeant son frein, il avait bien dû s'accommoder; il ne renonçait pas toutefois à toute tentative de réaction personnelle. Et précisément il crut, loin du Ministre, trouver dans le voyage d'Italie une occasion favorable pour travailler l'Empereur et pour s'efforcer d'adapter les actuels desseins du Maître à certaines fins plus particulières de sa propre politique directoriale; il agit en particulier dans ce sens, au cours d'une longue conférence avec Napoléon, la nuit du 24 décembre à Alexandrie; si nous rapprochons le long rapport [2] qu'il produisit au cours de cette entrevue avec certaines de ses initiatives ultérieures [3], Montalivet semble bien avoir nourri le dessein suivant, qu'il n'osa d'ailleurs développer qu'en forme toute fragmentaire : accentuer chez l'Empereur le souci si vivement

---

[1] De l'ensemble des documents consultés aux séries AFIV et F[14], il paraît résulter assez clairement que l'intervention de Champagny, ministre de l'Intérieur au moment où Crétet avait la Direction des travaux publics, avait été beaucoup moins active dans les affaires du service que ne le fut celle de Crétet, quand ce dernier prit l'Intérieur, Montalivet étant à la Direction des travaux publics. Pour Montalivet, une fois passé lui aussi de la Direction des travaux au Ministère de l'Intérieur, il semble avoir laissé beaucoup l'initiative à Molé, son successeur à la Direction.

[2] Rapport dans AFIV 1055.

[3] *Correspondance*, XVI, n° 13640. L'Empereur à Montalivet, 11 mars 1808 : « Vous me proposez d'établir une route qui irait de Tournus à Chambéry, ce qui aurait l'avantage d'abréger de trois étapes la route de Paris vers le Mont Cenis. Cet objet me paraît important sous tous les points de vue. »

combattu par Crétet[1] d'assurer au Cenis des voies d'accès plus directes vers la Bourgogne et la région parisienne, ce faisant, tendre à reporter si possible un peu plus au Nord le centre d'action du Cenis et à procurer, par une transposition parallèle, quelque gain à la sphère d'action du Genèvre, à amener en tout cas quelque relâchement dans la stricte liaison existant entre les intérêts lyonnais et ceux du col savoyard, puis constituer le Genèvre-Sestrières nouveau style, voulu par l'Empereur sur les suggestions des militaires, en une voie d'accès pour le commerce de la France centrale et même de la région lyonnaise, vers le Piémont méridional et la rivière gênoise. Ainsi et quoique définitivement écarté par l'Empereur comme voie de grande liaison franco-italienne, le Genèvre eût retrouvé là un rôle régional, plus modeste sans doute, assez fructueux néanmoins[2].

Ce rôle, d'ailleurs, Montalivet entendait le grossir non pas tant aux dépens du Cenis, trop fort il le sentait bien, qu'au détriment de la Corniche jugée par lui en moindre faveur alors auprès du Maître. Le Directeur, en effet, se trouvait en même temps prononcer une offensive caractérisée contre cette route du littoral qui, bien que sa réalisation complète comportât des délais forts longs encore, apparaissait, depuis le voyage de 1805, comme une avenue essentielle de l'Empire vers l'Italie, route à l'égard de laquelle du reste Napoléon avait de nouveau souligné son intérêt au printemps de 1806, au moment où, pré-

[1] Lettre du Préfet du Mont-Blanc à celui de l'Ain, 21 septembre 1807 : « Pendant le séjour que j'ai fait à Paris à la fin de 1806, j'ai reconnu que le Gouvernement n'est que faiblement disposé en faveur de la route (le raccourci vers le Cenis). » Arch. de l'Ain, S. 76. Cette opinion du Gouvernement, que le Préfet du Mont-Blanc, adversaire de la route, invoque auprès de son collègue, n'est pas autre chose que la tradition d'hostilité à une initiative de cet ordre, que Crétet, quittant les Travaux publics pour la Banque, avait laissée dans ses bureaux.

[2] Il est à noter, par ailleurs, que Montalivet devait, les années ultérieures et en tant que Ministre, combattre la politique de fermeture commerciale du Simplon, réalisée au bénéfice du Cenis par les douaniers et peut-être par Crétet (cf. chapitre VI). C'est donc bien consciemment que Montalivet a pris position contre le Cenis.

parant l'occupation de Civita Vecchia, il reportait ses préoccupations vers la façade méditerranéenne de la Péninsule [1]. Montalivet, dans l'entrevue d'Alexandrie, fit valoir contre cette route de la Corniche des objections de divers ordres, utilisant habilement les observations présentées sur ce chapitre par certains interprètes de l'opinion locale, non pas tant peut-être ligurienne que gênoise [2]. A croire le Directeur, la route, doublant des communications maritimes procurées par un cabotage tout particulièrement aisé, ne s'imposait pas avec un caractère d'urgence; dans cette région littorale de cultures délicates et de jardins en terrasses et où le bon terrain, fort rare, atteignait de très hauts prix, sa construction conduisait à des expropriations extrêmement coûteuses; cette construction rencontrait enfin des difficultés caractérisées d'exécution à la traversée des pointes rocheuses : facile, en effet, à asseoir sur les petites plages et anses dont fourmille la côte, la chaussée, pour le franchissement des caps et promontoires cloisonnant ces plages, ne pouvait esquiver de considérables travaux [3] d'un prix très élevé.

---

[1] Napoléon à Crétet, 22 avril 1806. *Correspondance* n° 10122 : « Vous verrez que je porte un soin particulier sur la route de Gênes à Port-Maurice. » Le même jour, décret du 22 avril accordant 1.400.000 francs aux routes de l'Italie française. AFIV 1055.

[2] Conseil général du département de Gênes. Session de 1807. Arch. Nat. $F^{1c}$V, *Gênes* : « Le Conseil observe que la route qui doit être ouverte le long de la côte doit enlever à l'agriculture une portion du territoire du département qui est la plus cultivée et la plus productrice. La route, très utile pour l'Empire, le sera beaucoup moins pour les habitants qui préféreront toujours la navigation, à moins que la douane n'en arrive à tuer le cabotage. » Les gens des côtes protestaient d'autant plus que beaucoup, propriétaires de ces plantations précieuses que bouleversait la route, vivaient aussi des profits du cabotage. Par ailleurs, les Gênois, dont l'influence dominait en fait au Conseil, étaient au fond hostiles à cette route destinée à vivifier Savone et Port-Maurice aussi bien que Gênes même.

[3] Prony et Sganzin, inspecteurs généraux des Ponts, au retour d'une tournée en Italie en 1808, insistèrent dans leurs rapports sur les difficultés d'escarper les masses rocheuses « faites de schistes glissants. On a cherché à faire le tracé par le bas le long de la mer, mais comme il coûterait trop cher de l'asseoir dans la mer, il faut faire des escarpements, ce qui occasionne des éboulements ». Bibliothèque de l'Ecole des Ponts et Chaussées. Manuscrits 776-779.

Surtout, Montalivet joua de l'argument financier, sachant qu'il touchait de la sorte au point sensible; l'Empereur, en effet, à ce moment même prêchait fortement l'économie, répétait sur tous les tons que les ingénieurs, dans l'ensemble des travaux franco-italiens, s'étaient laissés aller à des dépenses somptuaires, prescrivait en fin de compte que les routes et travaux au delà des Alpes devraient désormais être d'un style plus simple et plus rustique [1]. En conclusion de ces diverses prémisses, Montalivet proposait le report à une date lointaine des sections de la route au long de la rivière du Ponant, plus exactement de la partie allant de Savone dans la direction de la France; surtout — et c'est ici qu'il révélait son arrière-pensée — il préconisait de raccorder à Mondovi, par Altaré et Céva, ce qu'il entendait conserver de la Corniche (soit le tronçon Savone-Sestri du Levant), façon de faire qui devait amener — Montalivet l'escomptait du moins — ce raccord de la Corniche à faire tête à Pignerol, partant au Genèvre, pour la traversée des Alpes, et à constituer par Grenoble et Savone la voie normale des relations de la France centrale avec l'Italie française. Il plaidait en tout cas, pour cette route de Savone à Céva, en des termes tels qu'il y décelait, autant que son tempérament de courtisan accompli, son ardent désir d'emporter sur ce point le consentement impérial [2].

---

[1] A Montalivet : « Que tout cela (au Cenis) ne soit pas bâti comme cela le serait à Paris, mais de la manière dont les habitants bâtissent dans les montagnes, de manière que cela ne soit pas coûteux. » 23 novembre 1807. Correspondance, XVI, n° 13366. A Clarke : « Il faut que nos casernes soient bâties suivant l'usage du pays... rien des grandes constructions de nos ingénieurs. Je veux des maisons (au Cenis) à l'usage des montagnes et non comme on fait à Paris. » 19 mars 1808. *Ibid.*, n° 13661.

[2] « Je ne suis pas, disait Montalivet après avoir proposé le tracé Carcare-Céva-Millesimo-Mondovi, je ne suis point séduit par cette réunion de noms glorieux, mais par des considérations plus utiles... Ce tracé favorisera't le commerce entre la Stura et Savone. Il serait le complément de la route par le col de Sestrières et ouvrirait une communication directe par le Lautaret entre Lyon, Savone, Gênes. » Il avait dit plus haut : « On assurerait (par le Genèvre-Sestrières) entre la France, le Piémont et la Ligurie une commu-

Plan au fond d'une réalisation bien hypothétique! A coup sûr, Montalivet, — qui paraît d'ailleurs avoir eu une méthode de travail sensiblement moins serrée et moins sûre que celle de Crétet, — voyait les choses d'un peu haut et d'un peu loin! La route de Grenoble à Pignerol se présentait, on l'a dit, de par la traversée de trois hauts cols, dans de trop fâcheuses conditions d'exploitation commerciale pour que la revanche du Genèvre amorcée de la sorte — en forme assez peu claire d'ailleurs — se trouvât pouvoir en fait aboutir; toutefois l'intention qui se conjuguait à cette politique de revanche dauphinoise de diminuer la Corniche parut quelque temps devoir porter ses résultats. L'Empereur sembla revenir, quant à la route littorale, sur les intentions qui avaient été précédemment les siennes, en tout cas marquer dans leur développement un temps d'arrêt; en particulier il donna son acquiescement à cette route souhaitée par le Directeur vers Altaré et Céva et dont l'exécution impliquait presque nécessairement le ralentissement de la section de la Corniche par la Rivière occidentale. Etait-il, en l'espèce, influencé par ce souci d'économie qui l'occupait alors si fortement? Reportait-il la question de la poursuite de la route littorale à un plus mûr examen? Les deux raisons valent sans doute, mais peut-être peut-on essayer d'établir aussi quelque parallélisme entre les intentions générales de l'Empereur quant aux affaires italiennes et son actuelle attitude dans la question des voies de communication.

Le caractère essentiel du voyage de 1807 en Italie est d'avoir été consacré à la fois à des fins de politique péninsulaire : surveillance de la liquidation étrurienne [1], préparation de l'action contre Rome, conférence sur les affaires de Naples, et à des

---

nication indépendante, en même temps que la plus praticable et la plus courte pour arriver du centre de l'Empire à la partie méridionale de l'Italie française. » Rapport de Montalivet du 24 décembre 1807. AFiv 1055. L'on voit que Montalivet n'avait ni la pensée ni l'expression très exactes en qualifiant de « la plus praticable » cette route par trois hauts cols.

[1] Miollis devait entrer le 29 décembre à Florence.

préoccupations de politique méditerranéenne, ces dernières se résumant — en ces lendemains de Tilsitt — dans l'organisation pratique de la maîtrise française sur l'Adriatique et dans la combinaison des voies et moyens pour agir par la Péninsule sur les Balkans et le proche Orient. Or, pour atteindre l'Adriatique, Napoléon est obligé d'agir par le Royaume. En outre et à l'égard de ce dernier, l'Empereur — est-ce jeu naturel de ses préférences quand elles pouvaient s'épanouir librement? Est-ce, dans le cas présent, moindre influence, loin de l'atmosphère française, des suggestions dont il est l'objet de la part de son habituel entourage? Est-ce simplement, chez ce grand opportuniste aux intentions sans cesse adaptées aux événements, résultat des impressions immédiates? — l'Empereur, dis-je, semble bien alors se trouver dans une de ces périodes de conciliation et de détente alternant chez lui en cette matière avec les moments d'irritations et d'humeur. Napoléon, en particulier, paraît, pour la solution de la question toscane, incliner dans le sens d'une annexion au Royaume. C'est donc par Venise et par le littoral royal que l'Empereur envisage l'action vers l'Orient, par le Pô et le Tanaro qu'il se préoccupe précisément de faire rendre d'abord navigables jusqu'à Alexandrie [1] et de mettre ensuite en liaison avec la Méditerranée, par des routes aussi au Nord de l'Apennin, en particulier vers Ancône par la classique direction de la voie Emilienne, courant à partir de Parme sur le territoire royal. Jusqu'à ce que soit constituée la voie d'eau vers la Méditerranée, c'est donc le Cenis raccordé par Alexandrie à cette voie Emilienne, le Cenis appelé d'autre part à être désormais outillé pour un passage en toute saison qui, des deux maîtresses voies franco-italiennes distinguées au cours du voyage de 1805, fait plus que jamais figure d'artère essentielle; c'est donc lui qui doit surtout, à ce moment, intéresser l'Empereur.

---

[1] Décret du 27 décembre, article 2 : « La navigation d'Alexandrie au Pô sera perfectionnée de manière que les bâtiments qui naviguent sur le Pô pourront en tous temps arriver à Alexandrie. »

Pour la Corniche, par contre, sur laquelle deux ans auparavant le Maître fixait son attention comme sur un robuste instrument d'intégration de la Ligurie à la France, Napoléon, toujours préoccupé avant tout de fins immédiates et prochaines, lui donne pour l'instant une moindre importance. L'Empereur laisse donc préparer cette capture de la route littorale méditée au bénéfice du Sestrières-Genèvre par le Directeur général, mais très sûrement il n'entend pas pour autant faire siennes les arrière-pensées offensives de Montalivet, d'autant que, très vraisemblablement, il ne les a pas démêlées sous leur forme embarrassée et ambiguë; si Napoléon écarte ou semble écarter pour quelque temps la Corniche, ce n'est certainement pas qu'en aucune façon il songe à rouvrir pour le Genèvre [1] des perspectives d'avenir économique, bien au contraire; c'est, d'abord, faute d'avoir encore complètement précisé sa pensée dans la question des routes ligures; c'est aussi en conformité avec ce présent état d'esprit par lequel il situe au Nord de la crête apennine les voies actuelles d'action orientale française par la Péninsule.

Cette orientation devait fort peu durer : dès le printemps 1808, au cours duquel en suite même de son récent voyage, l'Empereur attache obstinément ses préoccupations aux affaires italiennes, surtout pendant le long séjour de Bayonne, en partie consacré à l'examen de ces affaires, Napoléon marque une nette évolution en la matière : la nouvelle distribution politique de la Péninsule, surtout l'annexion de la Toscane à la France, rouvrant une période de tension dans les rapports entre le Royaume

---

[1] En ce qui touche le Genèvre, d'ailleurs, et une fois bien précisée son intention d'en faire une voie avant tout militaire, Napoléon n'a pas laissé que de continuer à donner quelque marque d'intérêt à la route même, ainsi qu'à l'obélisque édifié sur le plateau du col par les Hauts-Alpins sur l'initiative de leur préfet Ladoucette. C'est ainsi que, à la date du 28 avril 1808, le Ministre de l'Intérieur informa le Préfet des Hautes-Alpes que l'Empereur avait commandé à la Manufacture de Sèvres un service de porcelaine dont l'une des pièces reproduirait « la vue de la nouvelle route en Italie par le Mont Genèvre avec l'obélisque du col. Sa Majesté, lors d'une visite à la Manufacture, a regardé ce dessein avec intérêt. » Arch. des Hautes-Alpes, S. *Dossiers de la route nationale 94. Sous-dossier de l'obélisque du Mont Genèvre.*

et l'Empire, une plus juste évaluation des difficultés d'ordre politique à l'atteinte de l'Orient par le Royaume même allaient déterminer, dans la pensée impériale, un nouveau classement des valeurs concernant les voies d'accès et d'action de la France vers l'Italie.

## III

Le dessein qui avait présidé à la première conception impériale du réseau ligurien avait été — on l'a dit — un dessein de décentralisation accentué tendant à donner aux convoitises et aux ambitions locales les satisfactions les plus larges possibles, d'où la multiplication officiellement décrétée des communications partant de la côte, de Port-Maurice, de Savone, de Sestri, de Sarzane pour gagner l'intérieur du pays; peu à peu, dans son dessein initial, Napoléon avait opéré une délimitation : gardant Savone comme port régional du Piémont et y établissant le débouché du canal étudié en vue de relier, par la Bormida et le Tanaro, le Pô à la Méditerranée, il avait reporté sa préoccupation à peu près exclusive sur deux points de la côte : tout d'abord et très vite sur Gênes, retenue pour « le centre du commerce français en Italie[1] », puis, un peu plus lentement mais non moins fermement, sur la Spezzia, où il voulait constituer « un autre Toulon[2] »; et c'est autour de ces deux points plus spécialement distingués qu'il entendait voir tout d'abord se resserrer et se nouer le réseau ligurien en voie d'élaboration.

Mais si, délimitées de la sorte dans leur but, les intentions de l'Empereur n'avaient pas eu de peine à se préciser en ce qui touche les maîtresses avenues liguriennes vers le réseau déjà existant du pays piémontais, elles n'étaient pas parvenues au même degré de netteté à l'égard des voies à tracer vers le Pô moyen, vers Plaisance et vers Parme. Là, en effet, tout était à faire, que

---

[1] A Montalivet, 3 juillet 1806. *Correspondance*, XII, n° 10436.
[2] A Crétet, 28 mai 1808. *Correspondance*, XVII, n° 14004.

ce fût à travers le sauvage pays de Bobbio [1], une des acquisitions piémontaises du XVIIIe siècle où les fonctionnaires sardes, découragés par l'état des lieux, n'avaient à peu près rien tenté en matière de construction routière et où, dès le début, les administrateurs français avaient signalé la nécessité d'un gros effort à fournir [2], ou que ce fût à travers la partie apennine, à peine moins malaisée à aménager, du duché parmesan; de cet état de choses étaient résultés des atermoiements caractérisés : les ingénieurs s'étaient partout heurtés aux difficultés les plus marquées dans ce chaos de montagnes où jadis déjà Du Tillot, au temps du despotisme éclairé dans l'Etat de Parme, avait rencontré pour la voie de commerce souhaitée par lui vers le littoral des obstacles presque invincibles [3]; et les discussions entre

---

[1] « L'on trouve dans la vallée de la Trebbia les villes d'Ollona et de Bobbio... Les paysans sont misérables, ne se nourrissent que de châtaignes et de polenta et ne boivent presque jamais de vin... leurs habitations sont très incommodes et ne les garantissent qu'imparfaitement des rigueurs de l'hiver, ils ne connaissent pas l'usage de la cheminée et font du feu au milieu de la chaumière dont les murs sont ordinairement aussi noirs que le charbon, ils couchent presque toujours sur la paille dans ce qu'ils appellent des cassines, en dehors de leurs habitations formées de branches d'arbres recouvertes de chaume. La plupart des habitants privés d'un grand nombre des besoins de la vie ne peuvent pas cependant se passer de fumer. » Rapport de l'ingénieur Roussigné (avril 1808). Arch. Nat. F14 991.

[2] Un rapport de Menou (sans date, mais postérieur à l'établissement de l'Empire) s'exprime ainsi : « Bobbio est la partie la plus éloignée, la plus sauvage de la 27e division, ce n'est que par des communications bien ouvertes et faciles que l'on pourra donner de l'importance à ce canton. » Arch. Nat. AFIV 1055.

[3] Très nombreux rapports du préfet des Apennins Rolland, des ingénieurs Arnollet et Gengoue-Clairville, de l'inspecteur Desfougères dans F14 980, de l'ingénieur Roussigné dans F14 991. Aux Arch. Tur. (I. *Ponts et routes.* Dossier 6, n° 12) il y a, contemporain des efforts de Du Tillot, un rapport d'un agent piémontais relatif à ces efforts. Ce document intitulé : « Réflexions sur le projet de la Cour de Parme de faire une route de Sestri di Levante à Plaisance et à Parme pour éviter les douanes de S. M. » s'exprime ainsi : « Du côté de Parme, malgré les fortes dépenses, le chemin ne sera jamais bon ; le terrain est presque partout plein de libyes et donnera toutes sortes de difficultés pour bien asseoir les ponts. » Libye était le terme local (repris plus tard par les ingénieurs français mêmes) pour désigner les argiles glissantes dont abonde cette partie de l'Apennin.

les techniciens quant au tracé à recommander avaient amené une incertitude parallèle de la pensée impériale [1], partant de celle des hauts administrateurs, incertitude qui persista, quant aux voies et moyens d'exécution, même lorsque l'Empereur, une fois éliminée Sestri comme point de départ possible, eut donné le schéma du groupement autour de Gênes et de la Spezzia; si de suite, en effet, parut s'imposer le tracé d'une route de Gênes à Plaisance, la question demeura au contraire quelque temps encore en suspens de savoir s'il n'y avait pas lieu d'entreprendre, en même temps qu'une route de la Spezzia sur Parme, une autre voie de la Spezzia sur Plaisance, doute qui, pratiquement, empêchait d'en arrêter et d'en entamer aucune.

Cette hésitation et ce retard dans le choix du tracé vers Parme ne laissaient pas que de comporter des conséquences fâcheuses; tout d'abord, ils entravaient une opération locale poursuivie à ce moment, savoir un essai de regroupement des pays de cette région montagneuse à la carte politique extrêmement compliquée [2], regroupement recherché par une plus stricte organisation d'un département, celui des Apennins, dont le dessin initial n'avait pas laissé que d'être assez indécis; plus lent d'ailleurs et moins complet que n'eût souhaité l'Empereur, ce travail de

---

[1] Montalivet à Napoléon. Rapport du 24 décembre 1807 : « Il est nécessaire que V. M. fasse bien connaître son avis. » De même dans le rapport de Crétet à l'Empereur en date du 22 juin 1808 et à la suite duquel fut rendu le décret de Bayonne, du 5 juillet, relatif aux routes autour de la Spezzia, se trouvent des marques évidentes de l'embarras où l'incertitude impériale plaçait le Ministre. AFIV. Plaquette 2283. De cette incertitude aussi bien, Napoléon a indiqué la raison essentielle : « Ne connaissant pas par moi-même les localités (de cette région), je ne puis asseoir mes idées. » A Crétet, 22 avril 1806. *Correspondance*, XII, n° 10122.

[2] Sur la complication politique de l'hinterland de la Rivière du Levant, il y a un passage significatif dans le rapport de Remedi, provéditeur de Sarzane, à Champagny à la date du 30 prairial an XIII : « Le pays de Sarzane est en relation avec la Lunigiana entière soit française (ci-devant ligurienne), soit italienne, qui comprend les ci-devant fiefs de la maison de Malaspina, soit toscane, pays qui comprend les trois vicariats de Pontremoli, Livizzane et Bagnona, pays tout à fait séparés de la Toscane, entourés et même entremêlés de la Lunigiana italienne. Arch. Nat. F[1e] 81. Dossier 8.

regroupement inspiré par la nette intention de faire du littoral [1] même la base de la reconstruction du pays, avait causé le rattachement au département en question des districts de Bercetto et de Borgo-Baro, districts précédemment en rapport surtout avec le Parmesan, mais dont l'activité s'était trouvée dès lors et exclusivement rejetée vers la côte. Pour faciliter cette orientation nouvelle, une route de pénétration eût été très nécessaire en vue de souder au littoral ces pays d'accès difficile; cette route s'imposait plus encore pour éviter que Parme cessât toute relation avec ses anciennes annexes montagneuses, pour éviter aussi que l'ancienne capitale ducale, sans relations ou presque avec le littoral et unie à l'Italie impériale dans la seule direction de Plaisance, ne fît par trop figure, aux confins de cette Italie, de poste avancé un peu isolé [2].

Mais surtout ce retard laissait aux Milanais le temps de développer certaines initiatives à vues caractérisées; tandis que, en effet, piétinaient les administrations impériales, les administrations royales s'employaient à agir : d'une part, vers la Spezzia toujours et en dépit de tout convoitée par les Lombards, elles projetaient et entamaient une route par Reggio, — les habitants de cette ville se flattaient d'avoir su particulièrement intéresser l'Empereur à leur cause [3], et la chose, à en juger par un passage d'une lettre de Napoléon, semble bien exacte; — de la sorte, et en dépit de leur éviction récente du fief de Massacarara, elles visaient toujours la côte; surtout et comme pour se créer des

---

[1] Napoléon à Crétet, 28 mai 1808. *Correspondance*, XVII, 14004.

[2] Arch. Nat. $F^{12}$ 643. Dossier 6. Rapport sur la situation économique du département du Taro, 20 janvier 1810.

[3] Rapport Arnollet (ingénieur en chef du département des Apennins) sur la campagne d'été de 1807 : « Les habitants de Reggio se flattent de pouvoir obtenir une route de S. M. » $F^{14}$ 980. Napoléon à Crétet, 20 mai 1808 : « Je ne serais pas éloigné de faire faire une route dans le Royaume d'Italie par Reggio, surtout si nous faisons faire celle de la Spezzia à Plaisance. » *Correspondance*, n° 14004. Sur la netteté des intentions lombardes au sujet de la route vers la Spezzia, Melzi à Bonaparte, lettre du 18 décembre 1803. Tome II des mémoires de Melzi.

titres lors de l'ouverture d'une succession dès ce moment escomptée, elles s'étaient efforcées, depuis 1806, de devancer vers la Toscane les routes de l'Empire, améliorant entre autres la voie qui, de Bologne, court droit sur Pistoia par la Porretta. Dans cet effort pour investir la Toscane, le Royaume bénéficiait d'ailleurs de ce fait qu'aux époques antérieures, les relations terrestres entre la plaine du Pô et le restant de la Péninsule avaient été presque exclusivement organisées à travers la partie orientale de l'Apennin toscan et se trouvaient maintenant faire tête, en ce qui touche leur attache dans la plaine, sur le territoire du Royaume; la politique gênoise et la facilité des communications maritimes tout au long des Rivières avaient en effet conspiré à l'envi pour maintenir, au Nord de la crête apennine, une façon de monopole à la voie Emilienne, et cette route maîtresse, en même temps qu'elle assurait les relations de l'Italie du Nord avec l'Adriatique moyenne, constituait aussi le grand tronc où s'embranchaient, à Modène et à Bologne, les seuls chemins d'un rendement utile menant, par les cols de la chaîne, de l'Italie du Nord vers le pays toscan et par lui vers l'Italie centrale. Tandis que les efforts conjugués des administrations modénaise, pontificale et surtout toscane avaient abouti à organiser par ces passages des chemins sinon excellents, à tout le moins praticables, les essais des ducs de Parme au beau temps de leur administration novatrice s'étaient heurtés, dans le désir d'atteindre la côte, non moins qu'aux difficultés naturelles, au mauvais vouloir de Gênes inquiète d'un développement possible de la Rivière du Levant[1]. Sur cet état de fait comptaient

[1] De nombreux renseignements sur la politique suivie au XVIII[e] siècle par les petits Etats italiens de cette région en matière de routes se trouvent dans les rapports des préfets et des ingénieurs aux dossiers de la série F[14]. « Par la communication entre Parme et la Spezzia, l'on aurait la liaison entre la Lombardie et la Méditerranée. Si les ducs de Parme ne se sont pas plutôt attachés à cette route qu'à celle sur Sestri par Bardi, c'est que pour la première, il fallait s'entendre avec la Toscane, les possesseurs des fiefs impériaux et Gênes, et que ce dernier gouvernement était trop jaloux des avantages du golfe pour le laisser favoriser par une route sur la Lombardie. » Rapport du préfet Rolland, des Apennins, 30 juillet 1806, Arch. Nat. F[14] 980.

les Lombards pour s'assurer comme une priorité sur les terres toscanes le jour où s'entamerait la liquidation de la faillite étrurienne.

C'est dire que le décret de Bayonne confirmant la mainmise française sur Parme et décidant l'annexion de la Toscane, non pas au Royaume mais bien à l'Empire, apporta aux ambitions italiennes une déception fort cuisante. Il ne découragea pas pour autant l'actif dessein des gens de Milan de dériver de leur côté et grâce à leurs chemins les intérêts de l'Italie centrale; leur déconvenue même semble avoir été un encouragement aux Italiens du Royaume d'accentuer la méthode esquissée par eux et de se réserver peut-être par là la possibilité et l'occasion d'une revanche. De la sorte, s'était engagée dans cette région de l'Apennin septentrional une bataille de routes qui ne pouvait pas ne pas fixer l'attention de l'Empereur.

La méthode milanaise était dictée par le tracé même des plus récentes frontières entre les domaines respectifs des deux Etats: Empire et Royaume; lors du premier dessin politique de la Péninsule, au début de l'ère napoléonienne, les terres parmesanes régies par l'administration française faisaient, dans le domaine royal, un saillant assez prononcé; la situation allait se trouver retournée maintenant que, du fait de la région toscane et bientôt des pays romains pareillement annexés à l'Empire, le territoire français allait considérablement s'étendre vers le Sud, contournant pour ainsi dire le domaine royal; c'étaient désormais les terres royales d'origine modenaise, soit les départements du Crostolo et du Panaro, ou romagnole, soit celui du Réno, qui devaient infliger au territoire impérial un rentrant accentué. Entre Florence, d'une part, Parme et Plaisance, d'autre part, les itinéraires en exercice étaient obligés de passer d'abord par Bologne et Modène; la tactique du Royaume était dès lors indiquée : profiter du coin enfoncé de la sorte entre Parme et la Toscane pour contrôler les relations entre les diverses parties de l'Italie impériale, chercher même à transformer ce contrôle en essai de capture; et ce fut bien ce qui arriva,

comme en témoignent certaines plaintes des gens de Parme, plaintes qu'ils formulèrent sous les espèces que voici :

La communication du département du Taro avec la Toscane étant pour ainsi dire coupée par les départements italiens du Crostolo, du Panaro et du Réno, nous avons perdu l'avantage du transit des marchandises provenant de Livourne et remontant l'Italie pour s'y répandre..... En effet, le Gouvernement italien, pour capter le transit, accorde des facilités aux marchandises qui, partant de Livourne, passent par ses Etats...; celles-ci, après avoir payé un très modique droit d'entrée dans le Royaume, au lieu de continuer leur chemin par la grande route vers Parme..., évitent de rentrer dans l'Empire, passent le Pô à Bercello et préfèrent, marchant toujours de l'autre côté du fleuve, n'aller rentrer dans l'Empire qu'à Vercelli. A cet égard, l'on observe que le Gouvernement italien a porté ses attentions jusqu'à faire faire une nouvelle et superbe route de Mantoue à Crémone... Ce détour est causé aussi par les entraves que les marchandises transitant sur l'Empire rencontreraient dans quinze ou seize bureaux de douane qui se trouvent, sur le grand chemin de Paris, de notre frontière à Alexandrie... Cette partie du territoire italien établit une barrière presque insurmontable entre la Lombardie française et la Toscane et enlève la seule communication que les deux pays pourraient avoir entre eux par le moyen de la grande route qui, des limites de la Toscane, porte aux limites du département du Taro. Il ne nous reste donc que les routes de la montagne qui, quoi qu'on puisse faire pour les mettre en état, ne seront jamais ni si commodes ni si faciles que celles de la plaine, surtout en hiver[1]. »

Ainsi la manœuvre était nette, plus compliquée même — ce sont encore les Parmesans qui l'indiquent formellement — qu'elle pourrait apparaître au premier abord : les administrateurs du Royaume comptaient en effet, pour avantager et conso-

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 643. Rapport sur la situation économique du département du Taro (déjà cité). Sur d'autres points se marquait le même souci du Royaume de détourner, par son territoire, les communications intéressant l'Empire : « Les voyageurs aiment mieux utiliser le territoire du Royaume d'Italie et faire 4 milles de plus pour aller à Plaisance que de faire 4 milles de moins sans passer la frontière, mais en prenant la mauvaise route de Tortone. » Napoléon au Ministère de l'Intérieur, 29 août 1810. *Correspondance*, XXI, n° 16848.

lider la route de transit par eux mise ainsi sur pied, sur l'appât offert au commerce, en regard des procédés vexatoires des douaniers impériaux, par la nonchalance accentuée et bien établie des douaniers italiens. Dessein scabreux et bien fait pour exaspérer le monde politique français de plus en plus ardent à l'application du blocus et du système prohibitif; en précisant une telle pratique routière et douanière, les Italiens, la chose n'est pas douteuse, jouaient en quelque mesure avec le feu. De fait, il ne manqua pas de gens, dans la haute administration impériale, pour préconiser, en contre-partie des visées milanaises, une solution aussi radicale que brutale : sous le couvert d'une rectification de frontières, supprimer le rentrant infligé au territoire impérial et profiter même de la chose pour mettre la main, par un arrondissement caractérisé, sur Reggio et sur Modène [1].

Cette tactique, Napoléon ne l'admet point : en matière de politique italienne, et autant qu'il nous a laissé démêler le jeu complexe de ses sentiments et de sa pensée en un aussi délicat domaine, il semble avoir toujours détesté que, par des suggestions trop précises, son entourage français prétendît lui forcer la main. S'il y a des redistributions de territoire à opérer, il les fera à son heure, à son gré, et pas autrement; et ce souci de ne pas s'en laisser imposer en la question est d'autant plus significatif qu'il coïncide très précisément avec la grande poussée annexionniste de la politique impériale. Et pourtant, d'autre part, pas plus que ses conseillers, l'Empereur n'entend prêter la main à ce siège du commerçant toscan tenté par les Italiens. Mais il pose le problème en des termes plus complexes : il faut adapter à des fins françaises cette organisation mi-partie de l'Italie à

---

[1] Napoléon à Champagny, 3 novembre 1810 : « J'ai nommé une commission pour les frontières de la France et du Royaume, mais elle a pris les choses de trop haut. Elle ne proposait rien moins que de réunir à la France une partie du Modenais, pour avoir une route qui vînt joindre celle de Modène à Pistoia, ce qui réunirait les villes de Reggio et de Modène. Je ne puis ratifier de pareilles idées. » *Correspondance*, XXI, n° 17094.

laquelle il ne veut pas renoncer; en ce qui touche l'atteinte du Levant par Trieste, à ce moment même une de ses essentielles préoccupations, Napoléon ne peut faire autrement que d'utiliser dans presque toute son étendue le territoire du Royaume, mais pour l'atteinte de l'Adriatique moyenne, il entend désormais ne recourir au Royaume que dans la moindre mesure; pour procurer ce dernier dessein, il veut utiliser, au moins partiellement, une politique routière; de la sorte se développa, en Toscane, dans le cadre général de la politique napoléonienne des routes de la Péninsule, et s'harmonisant d'ailleurs avec le dessein général de cette politique, un système routier plus particulier.

Pour sa mise en œuvre, ce système rencontra — coïncidence probablement toute fortuite — un exécutant de premier ordre : l'ingénieur Goury [1]; déjà rompu à l'atmosphère italienne par trois ans de séjour à Alexandrie lorsqu'il fut désigné, au moment de l'annexion, pour assumer la direction du service des travaux publics en Toscane, ce remarquable praticien sut utiliser et reprendre en main les ingénieurs et employés des précédentes administrations indigènes fort judicieusement organisées par le Gouvernement léopoldien, et réussit tout d'abord à procurer très vite d'importants résultats; surtout, il sut parfaitement saisir que des préoccupations politiques allaient commander toute la réfection du réseau; il entendit même si bien la chose qu'il nous a, dans les commentaires abondants et précis de ses rapports administratifs, laissé la source la plus précise dont nous puissions disposer pour avoir la clé du programme poursuivi par le régime français et interpréter le sens des intentions impériales en la matière [2].

---

[1] Goury (Guillaume), né à Landerneau (31 mai 1768), élève des Ponts et Chaussées à Paris en 1787, ingénieur ordinaire en Maine-et-Loire, ingénieur en chef du département de Marengo en 1805, chargé de la direction du service en Toscane de 1808 à 1814.

[2] Goury, ingénieur en chef dans le Finistère en 1828, envoya alors à la Direction des Ponts une notice où il reprenait ses rapports administratifs au temps de son emploi en Toscane, ceux en particulier de 1808 et de 1812. Ces papiers sont dans F[14] 980.

Ce système routier toscan vise une fin double : autour de Florence retenue comme « presque au centre des mouvements politiques et commerciaux au delà des Alpes », entendons par là comme un des points les plus importants de l'Italie centrale et dont la possession est indispensable à qui veut, du Nord, avoir barre sur le demeurant de la Péninsule, constituer d'abord et si fortement un réseau toscan unitaire que ce réseau soit en état de défier toutes les tentatives extérieures de détournement et d'accrochage, — de la sorte le Royaume d'Italie sera déçu dans sa tentative d'orienter vers lui la Toscane et d'exercer par elle une action sur l'Italie centrale. — Puis, grâce à l'ensemble de communications ainsi constitué, passer à l'offensive, pratiquer une politique envahissante et, par delà l'Apennin, jeter des antennes vers le Royaume de façon à faire de la Toscane un centre d'attractions pour toutes les régions avoisinantes.

Cette attraction, elle doit d'abord s'exercer du côté des Romagnes, dans la direction de ces terres fertiles en blé, autrefois l'un des greniers de Rome, et vers lesquelles l'Italie impériale, impropre de par sa configuration même à assurer l'alimentation normale de ses habitants [1], étend, d'autant plus âpres et plus actives, ses très conscientes convoitises. De la sorte, au désir bien naturel du Royaume de se réserver, en les dirigeant par ses propres routes, le plein contrôle des exportations de ce grenier, s'oppose la ferme volonté des autorités françaises d'accrocher

---

[1] La Chambre de commerce de Gênes au Ministre de l'Intérieur : « L'expérience de cette année a prouvé que la France italienne séparée du reste de l'Empire par des montagnes, et trop éloignée des départements fertiles pour que la mer pût y faire refluer leurs richesses, manque de blé dans les mauvaises récoltes pour assurer sa subsistance. Il eût été à désirer pour la tranquillité publique que les meilleures terres des Romagnes eussent porté cette année du blé de préférence à la soude. On n'aurait pas vu les pays romains, la Toscane, la Ligurie, se contrarier et empêcher la circulation intérieure des grains au mépris des lois générales, parce qu'une crainte supérieure aux lois, pour ainsi dire, obligeait les administrateurs à conniver à des mesures accordées à la terreur populaire... En général ces pays ont besoin d'être nourris du dehors. » 8 juin 1811. Arch. Nat. $F^{12}$ 643. Dossier 6.

ce trafic le plus tôt possible et notamment par une route venant de la Toscane sur Forli.

Mais plus que la production indigène des Romagnes, c'est le transit de l'Adriatique qui est l'objet d'une âpre bataille; et ses volontés à cet égard dictent à l'administration impériale le dessein fortement arrêté d'oblitérer le courant naturel de circulation suivant, au revers septentrional de l'Apennin, le long ruban rectiligne de la vieille voie Emilienne. C'est bien là l'objet de la fameuse route de la Méditerranée à l'Adriatique décrétée dès janvier 1809 : au début — est-ce souvenir du rôle antique de la ville où Æmilius Lépidus avait assigné le point de départ de la voie qu'il jetait vers Plaisance? — c'est à Rimini que l'Empereur ordonne de souder la capitale toscane[1]; l'année suivante, l'attaque vers Ancône est plus directe : en même temps qu'éclate le souci de constituer au pays toscan une solide voie centrale, la préoccupation est visible de capter, et dès l'origine, le transit venant de l'Est; d'où le choix du nouveau trajet prescrit : la route passera par Arezzo, la vallée du Cerfone, le col de Montecasale; tendant ensuite vers la mer au long du Métaure et jusqu'auprès de Fossombrone, elle devra atteindre le rivage à Fano même. Et le commentaire fort significatif que Goury donne du tracé[2] nous fournit à cet égard des clartés précieuses : la route procurera une fin d'intérêt toscan « en débouchant à la fois la vallée supérieure de l'Arno et celle de la Chiana », elle facilitera de la sorte les rapports avec la Toscane de la haute vallée du Tibre « dont l'exploitation, maintenant exclusive vers le pays romain, pourra se diriger sur Florence[3] », surtout elle acquerra

---

[1] Route de la Méditerranée à l'Adriatique. Décret du 4 janvier 1809. AFIV. Plaquette 2552. Décret du 23 avril 1810. AFIV. Plaquette 3292.

[2] Dans ses rapports groupés au carton $F^{14}$ 980.

[3] Le souci marqué des autorités impériales de nouer fortement autour de Florence la vie économique de la région n'avait pas échappé aux indigènes. Le Maire de Pistoia se plaint, par exemple, de l'abandon marqué de la route Modène-Pistoia au bénéfice de celle de Bologne à Florence : « La grand'route de Pistoia à Modène l'emportait autrefois sur celle de Bologne à Florence. On la voyait couverte de marchandises ambulantes, de voyageurs, parsemée d'habi-

un haut degré d'importance en détournant depuis Fano vers le territoire français toutes les expéditions d'Ancône vers l'Empire.

L'on ne saurait plus clairement parler; à la tactique italienne: maintien en pleine activité de la voie Emilienne jusqu'à Bologne et Modène, puis décrochement de la route au Nord du Pô, voies de montagne vers l'Apennin lancées dans le même désir de dériver vers le Royaume les avenues du commerce toscan, s'oppose une tactique française : antennes jetées de la Toscane vers le Nord des Apennins pour accrocher le commerce des Romagnes en même temps que le transit de l'Adriatique et les rabattre l'un et l'autre sur le revers Sud de l'Apennin, partant vers la façade méditerranéenne de la Péninsule. Cette tactique impériale commandée par le souci élémentaire des intérêts toscans s'inspire surtout des préoccupations si importantes de la politique française commerciale et douanière; elle rentre dans le souci plus général qui anime l'Empereur d'organiser à travers la Péninsule des voies de commerce pleinement et aussi longtemps françaises que possible. En dernière analyse, elle correspond à l'évidente préoccupation de Napoléon de recourir, pour cette atteinte de l'Orient qu'il veut réaliser par l'intermédiaire de la Péninsule, mais sans modifier pour l'instant, au détriment du Royaume, le dessein territorial existant, de recourir, dis-je, à une organisation s'exerçant le plus loin possible sous des espèces strictement impériales; la chose ne pouvait s'obtenir qu'en reportant vers la façade méditerranéenne le centre de gravité de l'Italie française.

Mais — et c'est ici où l'on rejoint plus précisément l'objet de la présente étude — la question se posait de savoir où ce réseau toscan, noué autour de Florence et lancé à l'attaque du transit adriatique, ferait lui-même tête vers la France. Une solution s'offrait avec une nécessité évidente : seule une route au long

---

tations, d'auberges, d'écuries... L'abolition des postes... a presque détruit ce chef-d'œuvre de Léopold. » Réponse à l'enquête sur le roulage, 17 novembre 1811. Arch. Nat. F[14] 1269. Dossier Arno.

du littoral méditerranéen pourrait pleinement recevoir et résolument orienter vers la France cet ensemble de communications desservant l'Italie centrale. Dès lors, la route de la Corniche, vers laquelle du reste la pensée de l'Empereur s'était reportée dès l'annexion de Rome, s'imposait plus urgente qu'à aucun moment.

Cette route, où en était-elle? Fragmentairement entreprise depuis l'annexion ligurienne, elle ne présentait encore au long de la mer, de Nice à Sarzane, que des tronçons épars et sans liens; de la Rivière niçoise à Savone, elle n'avait été, depuis les initiatives de Montalivet, au début de 1808, qu'assez mollement poursuivie; d'autre part, en ce qui touche la Rivière du Levant, des hésitations accentuées s'étaient produites; la question même avait été soulevée de savoir s'il ne convenait pas de renoncer à une route strictement littorale et de conduire, au moins en partie, le tracé de la nouvelle voie par ces vallées longitudinales qui, dans cette partie de l'Apennin et derrière un premier groupe de hauteurs, courent parallèlement à la mer; l'on avait, en particulier, envisagé un tracé conduisant vers la Spezzia au long de la vallée de la Vara [1].

Au printemps de l'année 1810, cette année essentielle dans l'organisation intérieure de l'Empire, année où Napoléon, plus libre d'immédiats soucis que précédemment, va se donner tout entier et dans tous les domaines à une mise au point de ses plans non moins que des moyens à mettre en œuvre pour assurer ces derniers, le maître va faire connaître ses desseins : c'est bien une route littorale qu'il veut; seul, un grand ruban courant sans montée ni descente et d'un déroulement continu au bord de la mer peut constituer la grande artère où viendront s'embrancher les communications arrivant de l'intérieur; seul,

---

[1] Rapport Crétet à l'Empereur, 22 juin 1808 : « Les ingénieurs sont d'accord sur la nécessité d'aller de Sestri vers la vallée de la Vara, et de la suivre jusqu'à la hauteur de la Spezzia. » Annexe du décret du 5 juillet. AFIV Plaquette 2283.

il peut offrir à la voie parallèle, toujours retenue pour essentielle, à la grande dorsale piémontaise par le Cenis, Turin, Alexandrie et Parme, un répondant digne d'elle. Mais la Corniche complète, en raison de son ampleur même, est à très lointaine échéance, et par ailleurs l'entreprise par tronçons ne peut porter de fruits immédiats : il faut changer de méthode et, tout en ne perdant jamais de vue le résultat final, viser à procurer des fins actuelles, tendre à des réalisations sériées et progressives. Il faut donc parfaire la Corniche tout d'abord dans la partie où elle peut offrir à la grande dorsale piémontaise une façon de succédané.

Entre temps, en effet, une évolution s'est opérée dans l'esprit de l'Empereur par rapport au Cenis. Toujours pareillement préoccupé du col savoyard, Napoléon doit reconnaître que l'effort tenté pour aménager le passage de la montagne pendant la saison mauvaise n'a que médiocrement réussi [1]. Sans doute, aux beaux jours de l'année, le Cenis offre vers l'Italie impériale la communication la plus naturelle, la plus facile aussi en même temps que la plus courte; mais, la traversée des hauts pays, réduite pourtant au minimum par le passage savoyard, n'en constitue pas moins, et tout l'hiver durant, une difficulté accentuée. La Corniche prendra à cet égard une valeur de remplacement; et — transposition dans le domaine des communications de la manœuvre stratégique par laquelle le général en chef de l'armée d'Italie avait jadis inauguré son immortelle campagne — la voie au bord de la mer devra servir désormais à tourner, aux mois rigoureux, l'obstacle des Alpes. Dans ces mois elle

---

[1] Lettre d'Eugène à Napoléon, le 17 février 1810 : « Le curé du Mont Cenis m'a assuré que jusqu'à présent aucun individu n'avait profité du bénéfice du décret de V. M., qui assure l'exemption d'impositions à ceux qui viendraient s'établir sept mois de l'année sur le Mont Cenis... Les voitures les plus pesantes peuvent aller presque toute l'année de Lanslebourg à Suse sans être démontées, mais les jours de tourmente et où il y a beaucoup de neige, l'on est obligé de mettre les voitures sur les traîneaux; quelquefois un homme à pied ne peut même passer la montagne pendant plusieurs jours. » Arch. Nat. AFIV 1710.

offrira, par les embranchements vers le Piémont, la voie normale de la France vers la Haute-Italie. Ce souci va dicter l'ordre même dans lequel sera poussé l'effort destiné à souder les parties entamées de la route littorale : on partira de l'intérieur du territoire, de cette rivière niçoise où la route s'articule au réseau de la vieille France, et de proche en proche l'on marchera vers l'Est, raccordant les travaux déjà faits et recevant, au fur et à mesure qu'elles se présenteront, les communications venant de l'intérieur du pays.

Mais en attendant que la Corniche puisse atteindre la Rivière du Levant et y recueillir à la Spezzia le réseau toscan, il faut, sur ce point, des décisions immédiates, valant en quelque sorte sur l'heure; par ailleurs, il est nécessaire de rattacher Parme à la côte et de constituer, du Piémont vers l'Italie centrale française, au lieu et place de cette voie Emilienne dont l'actuelle politique impériale tend à restreindre l'emploi, une voie n'empruntant en aucune façon le territoire royal[1]. A ces fins l'on pourvoira en rabattant sur la côte la grande dorsale qui, en territoire impérial, fait tête à Parme, en infligeant à cette artère un crochet accentué grâce auquel elle viendra à la Spezzia procurer une jonction provisoire des routes toscanes avec le réseau italien impérial. Par là sera obtenue au plus vite cette constitution d'une voie exclusivement française vers Florence et Rome en même temps que réalisée la liaison du Parmesan et de la Toscane; par là sera atteinte de la sorte une fin d'immédiate utilité. Ce souci est si vif qu'il détermine dans cette partie de l'Empire, plus précisément dans le département des Apennins, l'ordre même des travaux : il y aura, pour la route Parme-La Spezzia, antériorité d'exécution sur la poursuite des tronçons de la route au long de la côte : ceux-ci ne seront repris et pour-

[1] Souci déjà marqué dès le séjour à Bayonne en 1808 : « Il faut s'occuper sérieusement d'une communication de la Spezzia avec Parme, laquelle pourra donner le moyen d'arriver de Parme à Florence sans passer dans le Royaume d'Italie. » Napoléon à Crétet, 28 mai 1808. *Correspondance*, XVII, n° 14004.

suivis qu'au fur et à mesure de leur atteinte par l'effort de jonction s'exerçant de l'Ouest. De la sorte, quand la route littorale atteindra ces parages, elle se trouvera rejoindre, en même temps que les routes toscanes, ce rabattement de la dorsale piémontaise; ainsi, les deux grandes routes de la France sur l'Italie viendront se nouer à la Spezzia avant que de diverger de nouveau dans l'épanouissement du réseau toscan. De cette antériorité donnée à la route Parme-La Spezzia sur la poursuite de la Corniche au long de la côte orientale, l'opinion locale va s'émouvoir et s'irriter. C'est faute pour elle de discerner qu'il n'y a pas restriction du précédent programme routier, mais ordonnance plus stricte de son exécution : des deux buts poursuivis par l'Empereur: savoir, constituer des relations autonomes entre tous les pays de l'Italie française, en particulier entre le Piémont et la Toscane par Parme, et organiser un grand système conjugué de communications franco-italiennes, le premier, que procurera la ligne Parme-La Spezzia, est d'une instante urgence et d'une possibilité prochaine; le second, au contraire, d'une réalisation plus lointaine; dès lors, de la facilité et la rapidité même de leur atteinte respective, le classement de leur poursuite découle en quelque sorte nécessairement [1].

Ces préoccupations diverses de la pensée impériale, le nouveau Directeur des Ponts et Chaussées, Molé, les a discernées :

---

[1] Plaintes du Conseil général des Apennins, 9 juillet 1810 : « Le Conseil expose que la route de Gênes à Sarzane est maintenant suspendue... Il demande la continuation d'une route d'une utilité majeure, pour le commerce, que toute la Ligurie et la France même est obligée d'avoir avec les pays nouvellement réunis à l'Empire... Cette route raccourcirait de 35 lieues le chemin que font à présent, par la Lombardie, tous ceux qui sont obligés de se rendre en Toscane et dans l'Etat de Rome. L'on éviterait le désagrément de traverser deux lignes de douanes et de passer dans un pays étranger pour se rendre d'une partie de l'Empire à l'autre. » Arch. Nat. F[1c]V *Apennins*. Le Conseil général ne veut pas voir que la route Florence-la Spezzia-Parme tend justement à procurer au plus tôt ce dernier but. Le Préfet, plus averti, se contenta de faire observer (lettre du 7 août 1811. *Ibid.* F[14] 980) que la route du littoral serait moins coûteuse à faire que la route sur Parme. L'inspecteur des Ponts D... répondit qu'il n'y avait pas abandon de la route littorale, mais seulement remise de sa terminaison après l'achèvement de la route sur Parme.

il a senti et « l'importance que Sa Majesté attache à la communication du Cenis et à la route par la Maurienne [1] », et la place capitale que tiendra ultérieurement dans l'économie du réseau impérial cette voie littorale déjà dénommée, avant même qu'elle ne soit parachevée, « route de Paris à Rome par Gênes et Sarzane » ; il a démêlé aussi les intentions de Napoléon quant à la Toscane et Parme. C'est pour traduire en actes ces fins d'apparences diverses, mais toutes ressortissant au fond à l'insistante recherche d'une forte liaison franco-italienne qu'il prépare — l'Empereur d'ailleurs précisant plus nettement encore les buts à viser — le décret du 17 avril 1810, l'un des plus importants et des plus significatifs en la matière.

Le but essentiel de cet acte est l'ouverture de crédits extraordinaires pour l'achèvement dans le plus bref délai d'un certain nombre d'artères franco-italiennes, retenues pour particulièrement importantes. Le décret, de la sorte, prescrit que la route de Lyon-Turin devra se trouver complètement mise au point en 1811 et, dans cette vue, affecte au Cenis et à ses abords un fonds supplémentaire d'un million. Il prescrit en outre qu'une deuxième route de France en Italie — retenons l'expression — sera ouverte par Nice et Savone « de manière que, dès l'hiver 1812, l'on puisse éviter les fatigues et les dangers attachés au passage des Alpes ». Et il prévoit un million supplémentaire à dépenser pendant l'exercice budgétaire courant sur la partie Nice-Savone qui, en fin de campagne, devra d'un bout à l'autre être complètement équipée. Enfin et à l'effet d'avoir « une communication ouverte de Turin à Florence par Parme et La Spezzia », le décret assigne un million à dépenser de suite à la route Parme-La Spezzia, soit à la partie à construire pour raccorder

---

[1] Rapport à l'Empereur, 10 avril 1810. Arch. Nat. AFIV 1056. Quelques jours après, Molé ajoute de sa main, à une note de service adressée par ses bureaux à Sevestre, l'ingénieur en chef du Cenis, le post-scriptum suivant : « Sa Majesté attache le plus grand prix à l'achèvement et au perfectionnement de la route de la Maurienne et du Mont Cenis. » Arch. Tur. I. *Fonds du royaume de Sardaigne. Route royale de France.* Dossier 12.

la route Turin-Parme (la dorsale piémontaise) au réseau toscan en voie de systématisation [1].

Du grand plan d'ensemble des communications de l'Italie impériale conçu dans l'existence de deux grandes voies sensiblement parallèles, la dorsale piémontaise et la Corniche avec, entre les deux, des communications fréquentes, dans le croisement de ces deux voies à La Spezzia et dans leur diramation ultérieure vers Florence et vers Livourne, ce décret du 17 avril nous donne un programme minimum et à court terme, une adaptation momentanée et actuelle : il souligne, dans la pensée toujours en travail de l'Empereur, les conceptions permanentes : valeur de la Maurienne, importance de la dorsale piémontaise, futur rôle capital et valeur de remplacement de la Corniche; il donne les points tenus pour vitaux : le Cenis, Gênes, La Spezzia; il décèle l'insistante préoccupation actuelle d'une organisation strictement française des artères et des voies de commerce. Il fournit enfin le dessein nullement fixé et immuable, mais provisoirement arrêté, auquel, en fait de communications franco-italiennes, va s'en tenir désormais l'Empereur, les années suivantes allant solliciter impérieusement sur d'autres points les pensées et les préoccupations du Maître.

La pratique ultérieure de l'administration, nettement orientée par les intentions du décret, allait suivre dès lors — et fidèlement — ces directives.

Des soins appliqués à la Corniche, les faits témoignent surabondamment : et la sollicitude marquée des plus hauts fonctionnaires à cet endroit, et leur souci dans leurs rapports à l'Empereur de l'entretenir de la route [2], et les très considérables

---

[1] Décret n° 7 du 17 avril 1810 : « Fonds pour les routes au delà des Alpes. » AFIV. Plaquette 3366. L'année auparavant déjà, il avait été fait des fonds spéciaux pour les routes au delà des Alpes par décret n° 65 du 2 février 1809. AFIV. Plaquette 2601.

[2] Molé à Napoléon, 23 octobre 1810 : « M. Fabbroni me dépeint les travaux de la Corniche comme tenant du miracle. » AFIV 1056. Le même au même, 23 décembre 1810 : « M. Fabbroni, frappé de la magnificence de cette route,

efforts réellement fournis pour aboutir au plus vite à des résultats; les tableaux dressés vers le milieu de 1811, quand il convient, et dans tout l'Empire, de limiter pour des raisons financières les travaux en voie d'exécution, sont sur ce point hautement significatifs : se trouvent à ce moment occupés, sur la route littorale de Nice à Gênes, plus de 10.000 ouvriers, dont 5.000 dans les Alpes-Maritimes et 4.000 dans le Montenotte [1]; enfin les tout particuliers sacrifices consentis soulignent l'intérêt spécialement apporté à cette artère : l'année suivante, quand pourtant le mot d'ordre est aux économies à tout prix, sur les deux millions que le décret du 25 avril accorde aux Ponts et Chaussées pour tout l'ensemble du territoire, près de la moitié, 900.000 francs, s'en trouvent bloqués sur les trois départements dont la Corniche, dans la Rivière du Ponent, emprunte le territoire [2]. Sans doute, le décret le spécifiait, les fonds de cet ordre étaient accordés aux départements qui en avaient le plus besoin « pour offrir à leurs habitants une ressource contre la misère », et effectivement la population ligurienne se trouvait sans aucun doute très éprouvée, mais il est impossible de ne pas souligner que la préoccupation d'assistance se conjugue opportunément avec l'évidente volonté de pousser la route dans la plus large mesure possible.

D'ailleurs la doctrine officielle, en la matière, est claire et nette autant qu'on peut le désirer : la chaussée doit s'achever au plus tôt dans cette partie de la côte pour devenir, pendant la mauvaise saison, l'essentielle voie de liaison avec toute l'Italie du Nord [3]; de cette cause très précise de la faveur accordée à

---

voudrait qu'on exécutât un modèle en relief de la côte qui donnât à la postérité l'idée des difficultés qu'on aura vaincues... on croit dans le pays que la route sera la plus fréquentée par les voyageurs se rendant de Rome à Paris. » *Ibid.*

[1] Tableaux donnés dans AFIV 1056.

[2] AFIV. Plaquette 5204. Déjà l'hiver précédent, fonds spéciaux pour la route de Nice à Rome. Décret n° 3 du 24 novembre 1811. *Ibid.* Paquette 4755.

[3] Le Directeur général au Préfet des Alpes-Maritimes, 25 avril 1810 : « L'intention de S. M. est que les travaux de la route Paris-Gênes soient poussés

la route l'opinion locale se rend parfaitement compte; nous trouvons de ce fait un curieux témoignage dans le projet d'inscription pour la route à son passage au cap de Noli, projet d'inscription que le professeur Gagliuffi, « homme savant et très instruit de Gênes », faisait, par le canal du sénateur Saint-Vallier [1], soumettre, au début de 1812, à l'approbation du Directeur général des Ponts :

IMPERATOR ET REX NAPOLEO
UT FRANCIS ET ITALIS
VICTORIARUM MAGNITUDINE LEGUMQUE SAPIENTIA
CONSOCIATIS
INTERCEDENTIUM ALPIUM FASTIDIA
OMNINO TANDEM AVERTERET
PROMONTORIUM NAULENSE TRANSADIGI
ET AMOENA LOCORUM
QUA LITUS LIGUSTICUM UTRINQUE VERGIT AEQUARI
JUSSIT ANNO M D C C C X
VIATORES MIRABUNTUR

Ainsi, c'est bien pour suppléer aux routes des Alpes qu'est si fortement souhaité l'achèvement de la Corniche. Pour si vivement poussée d'ailleurs qu'elle fût, pour si marqués qu'en apparussent les progrès, la voie au bord de la mer devait, lorsque tomba l'Empire, se trouver loin encore de cette complète mise au point qui seule eût rendu possible une intensive exploitation commerciale. Il faudra l'effort des ingénieurs sardes pour pleinement réaliser ce qu'avait conçu l'Empereur [2].

---

avec toute l'activité possible pour que l'hiver 1812 l'on puisse éviter les dangers et les fatigues attachés au passage des Alpes. » Arch. des Alpes-Maritimes, S. 25.

[1] Arch. Nat. AFIV 1057.

[2] Il y a sûrement un optimisme rétrospectif accentué dans l'assertion formulée sur ce point par Napoléon à Sainte-Hélène : « En 1812, le chemin de Nice à Gênes, appelé chemin de la Corniche, était ouvert pendant trente lieues et présentait aux voitures une communication facile entre les deux villes. » *Correspondance*, XXIX, p. 86.

Si nette à l'égard de la Corniche, la sollicitude de la haute administration est identique pour le tronçon La Spezzia-Parme, fragment de la ligne Turin-Florence, destiné à la fois à souder le Parmesan à la côte et à rattacher la Toscane au demeurant de l'Italie impériale en attendant la réalisation complète de la route littorale. Sur ce seul tronçon et dans le seul département des Apennins, plus de 5.000 ouvriers sont en service en août 1811; jusqu'aux derniers moments de l'Empire [1] l'entreprise sera poussée avec une ferveur à peine ralentie par les impérieuses nécessités budgétaires du moment.

Le plus grand zèle enfin est toujours très marqué aussi en ce qui touche la jonction à la France de la grande dorsale piémontaise par « la merveilleuse route du Cenis [2] » et son avenue de Maurienne : et, dans le but de tendre vers cette dernière par le chemin le plus court, l'on en vient enfin à donner corps aux projets divers agités depuis 1805 d'une route d'accès venant de la région parisienne et la Bourgogne par la Bresse et le Jura méridional, ces projets que Crétet n'était plus là pour opposer l'un à l'autre, faire indéfiniment traîner sous le prétexte d'enquête plus précise et finalement enterrer dans l'in pace bien clos des dossiers administratifs : la route de Tournus à Chambéry est ainsi décidée le 24 février 1811. Prescrite pour le moment en forme simple et sommaire [3], elle n'en est pas moins réputée dès lors comme vouée à un rôle futur de premier ordre; et l'importance et la valeur de cette décision de principe éclatent si l'on remarque qu'elle est prise dans un acte visant à procurer les communications les plus directes de Paris à Hambourg, de Paris à Amsterdam, de Paris à Strasbourg, de Paris à Madrid; c'est

---

[1] Tableaux des ouvriers employés. AFɪᴠ 1056.

[2] Rapport Molé du 23 octobre 1810. AFɪᴠ 1056.

[3] AFɪᴠ 1056. Chemise intitulée : « Matériaux du décret du 24 février 1811. » A la collection des décrets en plaquettes, à la plaquette 4126. Ce décret du 24 février relatif « aux grandes communications de l'Empire » est d'une importance capitale pour l'ensemble des plans routiers de l'Empereur et mériterait une étude à part.

bien là un effort d'ensemble pour raccourcir le chemin du centre de l'Empire vers les points européens essentiels, pour lier plus fortement Paris aux grandes cités impériales; que le Cenis s'inscrive dans ce programme indique bien la place d'honneur qu'il continue à tenir dans la pensée napoléonienne [1].

C'est vers lui en tous cas, et non vers le Simplon, et non vers la Corniche qu'allait se porter le choix impérial quand, aux jours de ses derniers et combien fragiles triomphes, Napoléon, comme s'il eût voulu, par la célébration solennelle de la victoire, fixer la fortune et conjurer le destin, souhaita inscrire dans le bronze et la pierre la valeur, associée aux champs de bataille saxons, de ses sujets italiens et français. Le jour même de Wurschen et de sa tente de chef de guerre, le Maître décida qu'un monument grandiose s'élèverait au point culminant du col, monument dont la face tournée vers la France porterait inscrits les noms de tous les cantons d'en deçà des Alpes, la face tournée vers la Péninsule, les noms de tous les cantons de l'Italie impériale et du Royaume, et que de la sorte seraient glorieusement célébrés à tout jamais « les efforts des deux peuples pour l'intégrité de l'Empire [2] ». A l'heure même où allait se dissocier la grande construction impériale, c'était donc sur ce passage symbolisant la forte liaison de la France et de l'Italie que Napoléon souhaitait dresser l'impérissable monument de l'union franco-italienne. Quelques semaines plus tard, de même, aux jours sombres et quand il faut envisager les pires éventualités, c'est encore au Cenis, « à ce point important », qu'il songe avant tout pour une organisation défensive. « Si l'armée d'Italie éprouvait quel-

---

[1] Napoléon à Clarke, 5 juillet 1811 : « Je désire un projet sur le Mont Cenis. Il est d'une grande imprudence de n'avoir rien sur ce point important... Je désire qu'un projet bien détaillé soit présenté en décembre, afin qu'en cas de révolte ou de guerre, cette communication si importante à tous les points de vue soit assurée. » *Correspondance*, n° 17889.

[2] Décret du 21 mai 1813 rendu au camp impérial de Klein Baschwitz. *Correspondance*, n° 20085. Cf. un article à ce sujet dans *Revue des études napoléoniennes*, t. II, 1917, p. 171 sq. Blanchard, « Projet de monument sur le Cenis, 1813 ».

que échec, c'est là (au Cenis) que l'on pourrait arrêter tous les fuyards[1]. » De l'année du sacre italien à celle de la décisive défaite, le col savoyard se trouve avoir ainsi, sans éclipse et presque sans nuance, retenu et fixé la constante faveur du Chef d'Etat et du Soldat.

Tels ont été, autant du moins qu'on peut les reconstituer à la fois d'après les documents administratifs et d'après les quelques indications personnelles qu'il nous en a laissées lui-même, les desseins successifs de Napoléon touchant les voies de France vers l'Italie : en dehors du but constant d'établir la liaison entre les deux côtés des Alpes, rien d'immuable, on le voit, dans la pensée impériale, rien de rigidement arrêté, pas de programme fixe, mais le souci toujours présent de s'adapter aux exigences de l'heure, de suivre d'aussi près que possible le jeu des événements et des besoins actuels. Dans la méthode napoléonienne en matière de routes, rien d'abstrait ni de doctrinaire: système du Simplon, système du Cenis, système de la Corniche n'ont été pour Napoléon que des modes d'action pratique, tout chargés des soucis du moment, et la préférence même constamment accordée au Cenis ne fait que traduire le sentiment d'une permanente utilité; nul doute que si l'Empereur eût, pour le Roi de Rome, unifié l'Italie, il n'eût été amené à modifier sa façon de faire, par exemple à remettre en valeur cette voie Emilienne dont tout son effort des dernières années avait tendu à stériliser l'exploitation. En dernière analyse, la pratique impériale en l'espèce apparaît toute d'opportunisme et d'improvisation; l'on n'oserait pas affirmer qu'au fond ce n'a pas été, même dans les plus vastes desseins et les projets de plus grande importance, l'essentielle façon d'agir napoléonienne.

Ce serait d'ailleurs une singulière illusion de croire qu'il a suffi à l'Empereur de vouloir et même de vouloir fortement pour procurer les réalisations qu'il souhaitait; les spécialistes de l'histoire impériale ont déjà signalé combien, dans la pratique

---

[1] A Clarke de Dresde, 27 septembre 1813. *Correspondance*, n° 20647.

administrative, les desseins et les ordres du Maître avaient été négligés dans leur exécution, éludés dans leur mise en œuvre, quelquefois même formellement transgressés et appliqués à l'encontre de leur inspiration essentielle [1]. En matière de travaux publics, il n'en est point allé différemment. Aussi bien, on peut se demander si l'Empereur n'en a pas eu une conscience très nette; par la fréquence en tous cas de ses rappels à l'ordre en la matière, et plus particulièrement peut-être en ce qui touche les voies franco-italiennes, il a montré, à tout le moins, qu'il n'a été la dupe ni des négligences de détail ni de la très grande et peut-être inévitable lenteur dont ses hauts administrateurs et fonctionnaires ne parvenaient pas à s'affranchir en ce domaine [2].

---

[1] M. Schmidt en particulier dans son étude sur *La réforme de l'université impériale en 1811* et M. Aulard dans son ouvrage sur *Napoléon et le monopole universitaire.*

[2] Les rappels à l'ordre sont très fréquents. L'un des plus accentués est celui du 23 juin 1808 à Crétet (*Correspondance*, XVII, n° 14126) : « Les travaux des Ponts et Chaussées sont menés bien lentement. Nous voilà au milieu de la campagne et je vois avec peine qu'aucune des mesures que j'ai prescrites n'aura été exécutée. » Cet avertissement, suivi le 7 juillet (*Correspondance*, n° 14159) d'une nouvelle marque d'impatience, provoqua une justification formelle de la part et de Crétet et de Montalivet. L'on peut marquer la différence de ton des deux intéressés dans leurs rapports avec le Maître. Crétet écrit : « Il n'est aucun des objets qui ont particulièrement occupé V. M. et sur lesquels elle a bien voulu laisser des notes depuis son voyage d'Italie qui n'aient été l'objet d'études, d'examens, d'ordres réitérés... tous les travaux ne sont pas en exécution, mais ce n'est qu'aux dépens de la solidité de construction et des deniers publics que l'on hâte les travaux avant d'avoir donné les projets. Si quelques ingénieurs ont conservé des traditions de nonchalance, le nombre en diminue tous les jours. » Pour Montalivet, il se croit obligé à une véritable profession de foi : « Sire, l'extrait de votre lettre du 23 m'a fait éprouver que la plus vive peine que je puisse ressentir serait que vous ne doutassiez de mon zèle... La lettre de V. M. ne m'accuse pas, mais elle laisse percer quelque mécontentement, aurai-je jamais la bienfaisante certitude que je n'en suis pas devenu l'objet... Sire, vous connaissez la toute-puissance de vos armes, celle de votre génie, mais vous ne daignez pas vous occuper de celle d'un mot sur un cœur qui vous est dévoué comme le mien. » Les deux lettres dans AFIV 1056. L'Empereur, d'une façon générale, estimait ou feignait d'estimer que l'Administration impériale des Ponts vivait trop volontiers sur sa réputation bien établie : « Dans beaucoup de pays où l'on ne tire pas vanité des routes comme on le fait en France, elles sont très bonnes, parce qu'on a un système, et nous n'en avons pas. » Note pour le Ministre de l'Intérieur, 29 août 1810. *Correspondance*, XXI, n° 16848.

# CHAPITRE V

## La construction du Cenis.

La construction du Simplon a été étudiée par des érudits suisses; le Cenis, au contraire, n'a encore fait l'objet d'aucun travail. Intérêt de cette dernière route comme type de grande entreprise au temps du Premier Empire.

I. — Sitôt décidée par le Premier Consul l'ouverture du Cenis et du Genèvre, envoi par Crétet au Cenis de l'ingénieur Dausse, qui doit avoir par surcroît la direction du service des Ponts et Chaussées en Piémont annexé. Carrière antérieure de cet ingénieur; son séjour en Dauphiné : il s'est révélé, par la rédaction des projets pour l'Oisans, le plus qualifié des spécialistes des routes de montagne; Crétet l'envoie au Cenis justement pour l'enlever à l'Oisans. Premières opérations de Dausse dans l'été 1802. Les premiers projets; l'influence des militaires et en particulier du général Chasseloup; approbation des projets de Dausse au printemps de 1803. Caractère de ces plans : simplicité, robustesse, souci d'économie, d'où allure un peu étriquée; comparaison technique avec la route du Simplon et les vieilles routes de montagne du XVIII$^{e}$ siècle.

II. — La mise en train des travaux. Nature des ouvriers : tous Piémontais du Biellais et du Cavanais, groupés d'après leur lieu d'origine et conduits par des compatriotes; leur genre de vie : c'est une population d'étrangers en très mauvais termes avec les indigènes; rixes et disputes; hostilités des gens de la Haute-Maurienne contre la route. Détails sur les salaires et les conditions du travail : les ouvriers approvisionnés et fournis de tout par les entrepreneurs ne sont payés qu'en moindre part en argent; réduction au minimum de l'emploi du numéraire; tout repose sur le crédit; inconvénients du système avec une main-d'œuvre instable et turbulente. Incidents de la fin de l'été 1804 et départ en masse des ouvriers. Ces incidents, se greffant sur des disputes entre ingénieurs et des rivalités d'entrepreneurs, menacent de compromettre la construction de la route.

III. — Le monde des entrepreneurs du Cenis. Au début, Dausse a favorisé un groupe de petits entrepreneurs dauphinois appuyés par des banquiers de Grenoble. La chose irrite un syndicat d'entrepreneurs savoyards et turinois, la Compagnie Gruat-Rossazza. Ce syndicat, déjà adjudicataire de beaucoup d'entreprises dans l'Italie du Nord et au Simplon, fait le siège du Cenis. Résistances de Dausse; les entrepreneurs piémontais portent la question sur le terrain national et dénoncent Dausse comme animé de sentiments hostiles aux Italiens; ils réussissent à mettre dans leur jeu l'ingénieur Deschamps.

IV. — Les ingénieurs et leurs différends : Dausse, honnête homme, mais de caractère entier et étroit, se heurte avec ses subordonnés. L'ingénieur Deschamps et les sous-ingénieurs. Ces disputes, sans importance au fond, sont aggravées et rendues très sérieuses par les manœuvres des entrepreneurs. Luttes constantes et obliques : Dausse, après les incidents de l'automne 1804, parvient à faire éloigner Deschamps, mais il n'y réussit qu'au prix d'une quasi-suspension des travaux. Passage de l'Empereur au printemps de 1805 : il trouve la route trop peu avancée et juge que le service marche mal ; son mécontentement à l'égard de Dausse. Crétet couvre Dausse, mais envoie au Cenis un ingénieur spécialement chargé des travaux, Dausse ne gardant qu'un pouvoir d'inspection. Mécontentement de Dausse. Poursuite des intrigues du syndicat Rossazza qui réussit, en 1806, à accaparer tous les travaux de la route. Dausse, très fatigué et ulcéré de la victoire des entrepreneurs, rentre, avec de l'avancement, en France et est nommé à Grenoble.

Résultats généraux de cette première période : techniquement la route est faite. Conséquences lointaines des incidents du Cenis : le départ de Dausse laisse la direction des Ponts et Chaussées dans l'Italie française à un fonctionnaire intrigant et douteux, l'inspecteur D... ; par ailleurs le syndicat Rossazza, encouragé par son triomphe au Cenis, va développer ses manœuvres dans toute l'Italie française.

Dès l'origine, le Simplon, le Cenis, le Genèvre eurent cette chance d'avoir une excellente presse : l'opinion contemporaine fut unanimement enthousiaste à déclarer que ces grandes entreprises constituaient, au point de vue technique, un ensemble imposant et d'une réussite achevée, et un concert spontané d'éloges s'organisa pour souligner que la haute habileté professionnelle des ingénieurs du Corps des Ponts, utilisant le gros effort financier consenti par le Gouvernement français, avait très certainement procuré, en matière de routes alpines, les plus remarquables résultats. Toutes réserves faites sur la ferveur et la forme un peu trop dithyrambique de cet enthousiasme, il ne semble pas que nous soyons fondés à contester ce jugement quant au fond.

Dans cet ensemble, et jusqu'ici, n'a guère été étudié que le Simplon, dont fort diligemment les chercheurs suisses et en particulier les érudits génevois se sont appliqués à retracer l'histoire. Nous connaissons ainsi le détail des efforts grâce auxquels les fonctionnaires et administrateurs de l'époque consulaire et impériale équipèrent le col valaisan ; par contre, les

travaux effectués sur les autres points de la chaîne n'ont été l'objet encore d'aucun exposé systématique [1].

Il a semblé qu'il pourrait y avoir là l'occasion, à tout le moins, d'un essai d'étude s'appliquant à une grande entreprise de travaux publics. On s'est proposé, en conséquence, de rechercher et de retracer les vicissitudes diverses et les conditions précises dans lesquelles les soins du Gouvernement napoléonien avaient, à cet égard, porté leurs fruits. Dans l'impossibilité de présenter

---

[1] Les sources de ce chapitre sont extrêmement dispersées; en particulier, il a été nécessaire de confronter et de critiquer, les unes par les autres, les indications puisées dans des dossiers très divers pour reconstituer l'enchaînement qui a paru être celui des conflits administratifs ayant marqué l'entreprise. De même, pour présenter d'ensemble les détails de la vie intérieure des chantiers, il a fallu juxtaposer des indications extraites fragmentairement de très nombreuses lettres et rapports.

Dans ces conditions, chaque alinéa comporterait, au bas mot, six à sept renvois; l'on a cru pouvoir, pour ne pas trop alourdir le texte de notes, se borner à présenter ici d'ensemble l'indication des sources.

I. Aux Arch. Nat. : dans AFIV 1055, quelques lettres de Crétet relatives au Cenis.

Les dossiers administratifs personnels des inspecteurs Rolland ($F^{14}$ III, 823), Dausse (*Ibid.* 713), D... (*Ibid.* 715), des ingénieurs Deschamps (*Ibid.* 720), Derrien (*Ibid.* 719) et Sevestre (*Ibid.* 832). *C'est là la source essentielle* pour les difficultés entre fonctionnaires.

Les dossiers suivants de $F^{14}$ : 1004, 1005, 1006 (assez pauvres pour le Cenis), 975 et 1013 (ce dernier extrêmement important).

II. A la Bibliothèque de l'Ecole des Ponts et Chaussées : les manuscrits de Derrien relatifs au Cenis (1378-1379).

III. Aux Arch. départ. de la Savoie : dossiers de la série L, n$^{os}$ 1514-1516 (assez pauvres pour les travaux du col), 2125. Dossiers du fonds sarde, 572, 573.

IV. A la Bibliothèque de la ville de Grenoble, les papiers de Dausse (R. 7230 à 7234, 7825 à 7831, 7799 à 7801).

V. Aux Arch. de Turin :

*a*) A la section I et à la période française : un petit lot de papiers de l'époque impériale sous la rubrique Travaux publics.

Dans la partie du dépôt renfermant les Arch. d'après 1815, et à la rubrique « Strada reale di Francia » (Route royale de France), le gros dossier intitulé « Enveloppe 12 » et que l'on a analysé dans la Bibliographie critique. *C'est une source essentielle.*

*b*) A la section II et à la période française. Les dossiers de l'Administration générale : article 173 (Travaux publics) et du département du Pô (catégorie VI. Article 8. Travaux publics).

A quelques exceptions près, on ne donnera dans ce chapitre en renvoi à des notes que l'indication des sources autres que celles ci-dessus indiquées.

ici le détail de l'immense besogne accomplie par les ingénieurs français sur tout le front des Alpes occidentales et tout au long des avenues conduisant aux cols, on s'est attaché spécialement à la construction du Cenis, retenue, de l'aveu unanime de l'opinion contemporaine, non point sans doute comme le travail de la plus haute valeur technique, — la palme à cet égard demeure au Simplon, — mais pour la plus importante, au point de vue politique et économique, des réalisations procurées à ce moment, la plus intéressante aussi peut-être de par les incidents d'ordres divers qui en ont marqué les étapes.

## I

Sitôt intervenues, au cours de l'été 1802, les décisions relatives à la construction de l'ensemble des routes alpines, Crétet donna tout particulièrement ses soins aux opérations relatives au Cenis et, dès le 8 août (21 thermidor an X), prescrivait à Dausse, l'ingénieur en chef du département de l'Isère, de se rendre sur-le-champ au Cenis « pour y lever les tracés d'une route praticable pour toutes espèces de voitures et comportant une largeur convenable ainsi que des pentes modérées ».

La désignation de cet exécutant — car il allait de soi que l'auteur du tracé de la route présiderait ultérieurement à la conduite des travaux — n'était point le résultat du hasard. L'élu du Directeur, Dausse [1], se présentait tout d'abord, dans l'ensemble des professionnels français, comme l'un des plus remarquables spécialistes de la voirie des hautes régions : Comtois d'ori-

[1] Dausse (Joseph-Henry), né à Gray en 1745; entré à l'Ecole des Ponts et Chaussées en 1768, sous-ingénieur commissionné en 1771; envoyé à Saint-Domingue pour les travaux du canal d'arrosage de l'Artibonite; ingénieur ordinaire à la généralité de Grenoble en 1777; ingénieur en chef de l'Isle de France en 1788; en la même qualité à Grenoble en 1791; directeur des travaux de la 27e division militaire en l'an X; inspecteur divisionnaire à Grenoble à la fin de 1806. Mort en 1816.

gine, il avait, après une courte campagne à Saint-Domingue presque immédiatement consécutive à sa sortie de l'Ecole des Ponts, développé sa carrière à peu près exclusivement en Dauphiné, y résidant une première fois de 1777 à 1788 en qualité d'ingénieur ordinaire de la généralité de Grenoble et ne quittant alors le pays alpin que pour y revenir très vite; à Grenoble, en effet, il avait si vivement fixé, par sa compétence et son zèle, l'attention de l'ingénieur en chef Rolland que ce dernier, appelé en 1791 à un poste plus élevé, jugea indispensable d'être remplacé par son ancien subordonné et imposa cette nomination, marque accentuée d'une faveur qui, dès lors, ne se démentit plus. Fait important, car au début de la période consulaire, Rolland, parvenu entre temps au grade d'inspecteur, faisait figure, dans la haute administration des Ponts, du fonctionnaire le plus compétent en matière de travaux en montagne et le plus en état de formuler sur ce terrain des suggestions autorisées. C'était donc tout naturellement que Rolland avait été amené à patronner auprès de Crétet l'ingénieur en chef de l'Isère, et cela d'autant plus que Dausse, dans les dernières années, s'était à un double titre signalé à l'attention des dirigeants du Corps : il avait, la période révolutionnaire durant, maintenu en état convenable et en dépit de moyens d'action très précaires les voies de communication tendant à travers le Dauphiné vers les places fortes de la frontière[1]. Ensuite et surtout, il avait dressé dès l'an VI et très minutieusement les caractéristiques techniques de cette route de l'Oisans dans laquelle les Dauphinois mettaient alors tant d'espérances, et par là élaboré un travail constituant en France, on l'a marqué[2], la première mise au point d'un projet de route alpine de grande allure. En assurant au Cenis, que Dausse connaissait d'ailleurs pour y être allé faire une reconnaissance personnelle en 1801, le spécialiste le plus qualifié

---

[1] Sur l'activité de Dausse à cet égard, nombreux documents aux Arch. de l'Isère. Série C. Cartons 490-493.

[2] Cf. chapitre I.

des chemins par les hauts pays, Crétet accomplissait un geste de sa part tout naturel, puisqu'il confiait de la sorte la confection de sa route préférée à celui d'entre ses fonctionnaires vraiment le plus désigné pour un travail de cette nature; peut-être aussi, et dans le même ordre d'idées, le Directeur général était-il poussé, ce faisant, par l'arrière-pensée d'enlever à cette route de l'Oisans, contraire à sa politique générale et à ses desseins en matière de communications franco-italiennes, un avocat et un exécutant de la valeur de Dausse. Par ce choix, il faisait coup double.

Le vif désir du Directeur d'avoir Dausse pour présider aux travaux du Cenis allait d'ailleurs comporter pour l'ingénieur une conséquence du plus haut intérêt.

Dans son intention de hâter les travaux du col, Crétet s'était préoccupé de leur procurer les meilleures conditions d'exécution : la route à aménager devant s'asseoir sur le territoire de deux départements, le Mont-Blanc et le Pô, en droit, les deux administrations départementales pouvaient, chacune pour sa part, revendiquer la conduite des opérations. Mais, de la chose, Crétet avait redouté des retards et de possibles difficultés; aussi et sans hésiter à froisser, ce faisant, certaines susceptibilités, il avait décidé que les travaux ne seraient pas morcelés à la stricte limite des organismes départementaux, que l'administration du Mont-Blanc serait exclue de toute participation à l'affaire — les autorités savoyardes allaient de la sorte se trouver frustrées des bénéfices personnels de la campagne si ardemment menée par elles — et que l'aménagement du col tout entier rentrerait dans le cadre administratif des pays piémontais; de la sorte, et par la présence à Turin d'un administrateur général, il serait plus facile de traiter d'ensemble la besogne. Crétet, en un mot, inscrivait la route dans le programme de grands travaux publics de tout ordre sous les espèces desquels le Gouvernement français entendait doter le Piémont d'un solide outillage économique, programme qui ne pouvait être confié qu'à une direction unique.

Dausse devait bénéficier de la chose : désiré pour le Cenis, il

allait, pour que fût procurée son affectation à cette entreprise, être investi du même coup — son ancienneté lui donnant d'ailleurs des droits à la chose et la protection de Rolland y aidant beaucoup — de la haute mission de conduire l'ensemble des travaux publics de la 27e Division militaire, soit du Piémont tout entier, mission qui comportait la quasi-assimilation au grade d'inspecteur[1], soit un avancement des plus caractérisés. C'est donc en tant que directeur désigné des travaux en Piémont que Dausse s'attelait à la route. Or, si l'on peut penser que Crétet voyait juste, en annexant le Cenis au programme des grands travaux italiens, l'on peut estimer que le choix de l'exécutant, excellent au point de vue technique, péchait gravement à certains autres égards : Dausse, en effet, de par son caractère entier et volontiers autoritaire, de par ses méthodes quelque peu strictes et tatillonnes, de par une presque complète absence de doigté et de souplesse, se trouvait fort peu qualifié pour opérer sur ce terrain colonial et difficile que constituait le Piémont au regard des administrateurs français, et il n'y a pas de doute qu'il ne faille trouver là la cause première de difficultés fort graves destinées à bientôt surgir.

C'est à la fin d'août que Dausse quitta Grenoble pour accomplir sa mission. Tout d'abord — et cela tant sur son initiative personnelle que sur les suggestions discrètes de Crétet, soucieux d'adoucir aux Savoyards la mortification d'amour-propre que leur pouvait causer leur exclusion du Cenis — il alla chercher à Chambéry l'ingénieur en chef du Mont-Blanc Montgenet, puis, s'étant rendu au Cenis, il se mit à l'ouvrage avec son collègue qui l'assista quelque temps, et d'assez mauvaise grâce, et surtout avec trois subalternes amenés de Grenoble, dont son ancien piqueur Perrin, celui-là même qui l'avait aidé dans le tracé de la route de l'Oisans. Plus d'un mois, et jusqu'à ce que les vents

[1] Pour le distinguer plus facilement, l'on maintiendra désormais à Dausse ce qualificatif d'inspecteur, qui fut dès lors communément employé, dans les affaires du service, pour désigner notre personnage.

d'automne et les premières chutes de neige eussent rendu intenables le plateau et les pentes, ils effectuèrent activement les travaux du levé du terrain et des comparaisons d'itinéraires; muni dès lors des précisions indispensables, Dausse fut en mesure, dans le courant de l'hiver, de formuler quant à la route des suggestions bien arrêtées, une fois que, non sans quelque peu s'être fait prier, vraisemblablement pour se faire valoir davantage, il eut définitivement accepté d'être envoyé en Piémont.

On a exposé plus haut les caractéristiques générales du passage du Cenis quant à l'ensemble des Alpes occidentales et l'on a insisté sur les deux traits constituant au col savoyard une physionomie bien marquée : d'une part, la possession, comme débouché à l'Ouest, d'une vallée profonde et nettement dessinée traversant d'un seul parcours les diverses zones des Alpes; d'autre part, l'ouverture à l'Est sur une sorte de grand cirque très déprimé au fond duquel Suse, à 500 mètres d'altitude, apparaît déjà comme une ville de plaine, circonstance grâce à laquelle la dénivellation se rachète de ce côté par une descente très brusque, mais singulièrement courte. En outre, on l'a dit, le grand plateau formant le col même se trouve avoir comme revers occidental immédiat le flanc d'une vallée glaciaire, comme sortie orientale une série de hauts bassins bien marqués : plaine de Saint-Nicolas, bassin de la Ferrière, plan de la Novalaise, tous paliers inégaux et tourmentés séparés par des pentes très âpres et formant comme les degrés successifs d'un gigantesque escalier. La technique sommaire des spécialistes piémontais depuis plusieurs siècles appliquée à la route n'avaient pas cherché ici à ruser avec les difficultés ni même à les tourner : elle les avait abordées de front pour les résoudre en des formes simplistes.

Dans la traversée du plateau, le chemin se présentait sans traits saillants, se bornant à éviter le lac et ses alentours marécageux en se maintenant légèrement au Nord du couloir dans les meilleures conditions d'exposition. Sur la descente sa-

voyarde, pas d'artifice : du point culminant du col on avait tendu droit sur Lanslebourg et pratiqué 33 rampes courtes et raides dans l'étroit intervalle de deux ravins qui, dans le sens de la plus grande pente, déchiraient le flanc de l'auge. Même procédé du côté italien : de la Novalaise, localité où s'arrêtait le chemin carrossable et jusqu'à la Grand'Croix, terminaison du plateau sur le revers oriental, 77 rampes escaladaient la pente; plus courtes encore et plus rapides que celles du revers savoyard, elles étaient si multipliées en certains points qu'elles s'en trouvaient littéralement encastrées les unes au-dessus des autres, particulièrement pressées dans le talus d'éboulis rocheux séparant le bassin de la Ferrière de celui de la Novalaise. L'effort le plus accentué effectué en 1752 et les années suivantes, au moment où Bongino était intendant à Suse, n'avait abouti qu'à ménager, à certains retours des rampes, de petits espaces en palier permettant aux bêtes de charge de souffler quelque peu, et, dans un but de sécurité, à multiplier au long des zigzags des garde-fous de bois et des barricades sommaires. En somme, de part et d'autre du plateau, l'on était allé au plus court et l'escalade du flanc de la vallée de l'Arc répondait, du côté savoyard, à la raide grimpée des escarpements et éboulis rocheux séparant les bassins par lesquels, du côté piémontais, l'on avait dirigé la route. De la sorte avait été procuré un ensemble robuste, mais extrêmement primitif et également impossible à améliorer et à conserver dans la poursuite d'une chaussée carrossable. Quelle formule dès lors convenait-il d'adopter pour remplir les vues de Bonaparte et assurer pleinement les communications routières entre la France et l'Italie par le Cenis? L'hésitation était permise et Dausse hésita effectivement entre plusieurs solutions.

A considérer surtout le but politique de la route et à faire abstraction des intérêts locaux des agglomérations traversées, il pouvait paraître tentant de voir très large et d'adopter du côté savoyard un procédé tout à l'opposé de celui des précédents ingénieurs; ceux-ci avaient affronté perpendiculairement

le flanc de la vallée à escalader; on pouvait au contraire aborder ce flanc très obliquement, pour cela tendre du thalweg de l'Arc vers le débouché occidental du plateau du col [1] d'aussi en aval qu'il serait possible, soit dès le début du haut bassin dans lequel, après l'étranglement de Sollières, se dilate la vallée. Ce procédé eût contraint à abandonner les villages assis sur l'Arc, Termignon et Lanslebourg, mais — perspective à la fois grandiose et séduisante — il eût racheté la dénivellation entre le col et la vallée d'une seule montée très douce, régulièrement répartie, sans une contre-pente et sans un retour et dans laquelle il eût été possible de ménager tous les paliers nécessaires au repos des attelages. Dausse songea à cette solution, mais ne s'y arrêta point, et pour écarter ce tracé fit valoir les arguments suivants : difficultés de terrain, franche orientation de la route au Nord dans toute cette partie, circonstance défavorable qui eût retardé à chaque printemps le déblaiement des neiges, traversée sur plus de 10 kilomètres d'une contrée de forêts et de hauts pâturages absolument vide d'hommes, enfin et surtout obligation d'abandonner deux gros bourgs savoyards vivant depuis très longtemps de la route. L'ingénieur préconisa et fit admettre une solution plus conservatrice : elle consistait à garder Lanslebourg comme point de départ et, en allant chercher un peu plus en amont une large surface du flanc de l'auge entre deux torrents, à substituer aux vieux lacets courts et raides six belles rampes d'une pente assez douce et fort régulière.

Ainsi en irait-il sur le revers Ouest. Pour la traversée du col même, elle n'offrait à une grande route aucune difficulté, à part la nécessité de certaines précautions pour asseoir la chaussée dans la région des entonnoirs, sur le terrain des gypses criblés de fissures et d'excavations qui s'étend de la Ramasse au lac. La technique des grands alignements à la française pouvait

---

[1] Ce débouché occidental du col était appelé « La Ramasse » dans la toponymie locale. C'était de là que l'hiver, les voyageurs chargés sur des luges filaient droit sur Lanslebourg par la ligne de la plus grande pente.

recevoir là — et Dausse la recommandait fermement — une fort belle application[1]; avec le versant italien, toutefois, les grosses difficultés commençaient.

C'est de ce côté que Dausse vit le plus nouveau, sinon le plus large et le plus juste. Dès l'abord, il affirma l'impossibilité de conserver la vieille méthode, c'est-à-dire le cheminement dans les bassins et le rachat, par des escalades frontales, des différences de niveaux. Il préconisa un tracé qui soutenait la route dans les roches dominant la plaine Saint-Nicolas et qui, dessiné à flanc de montagne en encorbellement, s'enfonçant même dans une galerie pour éviter un couloir d'avalanche, conduisait par une pente savamment ménagée jusqu'au niveau inférieur de ce premier bassin. Le tracé, abandonnant ensuite résolument la Ferrière et la Novalaise pour continuer à se soutenir aux flancs des masses montagneuses qui dominent la Cenise à droite, épousait les contours de ces montagnes, s'y plaquant par de grands murs de soutènement; il trouvait ainsi, sans presque recourir à aucun rentrant ou lacet, la longueur du développement indispensable à une pente modérée et uniforme. La chaussée, filant alors par des groupes de chalets de bergers et de bûcherons, rencontrerait au fur et à mesure de sa descente quelques groupes d'habitations permanentes, et parmi les bouquets de châtaigniers particulièrement abondants et touffus côtoierait, à une altitude déjà basse, le village de Jaillon avant que de parvenir à Suse.

C'était cette descente italienne qui constituait la partie originale du projet : dans les rampes au-dessus de Lanslebourg, en effet, Dausse s'était surtout inspiré des méthodes et des procé-

---

[1] L'on trouve très rarement, dans les rapports de Dausse, des indications sur ses préférences doctrinales. Nous lisons pourtant dans un de ses mémoires, très postérieur : « Quoique dans la montagne l'on ne doive pas rechercher les beaux alignements, néanmoins, toutes les fois que le local les favorise, il convient d'en profiter pour donner plus de régularité aux routes. » Rapport Dausse sur la route de Haute-Maurienne, 8 mai 1811. Arch. de la Savoie, L 1516.

dés du tracé des routes en région montagneuse, telles que les avaient pratiqués les ingénieurs français du XVIII[e] siècle dans le cas notamment des chemins des Vosges, des Cévennes, du Jura et de la Haute-Auvergne, soit d'une formule assez impersonnelle visant à tenir le milieu entre la raideur et l'exiguïté des sentiers muletiers en lacets et l'ampleur, la pente modérée, le souci des grands alignements des chaussées carrossables de plaine [1]. Ici, au contraire, Dausse faisait œuvre nouvelle et donnait une honnête réplique tant aux efforts de Céard au Simplon qu'à son propre projet de la route de l'Oisans, non plus, comme dans ce dernier cas, en insérant le chemin au long d'un torrent en gorge, mais en accrochant en quelque sorte la chaussée aux flancs de ce gigantesque coup de sabre qui, de la Grand'Croix au cirque de Suse, avait ici vraiment éventré la chaîne. De la différence des lieux résultait la différence de physionomie de l'ensemble : tandis que dans l'Oisans, tout comme au Simplon du reste, c'était l'ouverture des galeries qui allait donner à la route son caractère essentiel et faire sa réputation, ici, les travaux d'art, mis à part deux tunnels prévus à la traversée de couloirs, consistaient essentiellement en des encorbellements et en de grands murs de soutènement, d'un caractère moins grandiose sans doute que les percées de roches, d'un bel effet pourtant dans leur robustesse simple et sans recherche.

Non pas d'ailleurs que la solution préconisée par Dausse fût sans reproche. Bien au contraire, car si un et cohérent que pût apparaître ce projet de descente sur l'Italie, il ne laissait pas

---

[1] L'une des plus nettes formules de la route française de montagne au XVIII[e] siècle se trouve donnée par l'ingénieur de Saint-André, le spécialiste des routes du Jura méridional de 1745 à 1766 : « Il ne faut pas faire de zigzags parce que cela gêne les chevaux de roulier dans les tournants... il faut préférer les courbes allongées. N'oubliez pas les grandes courbes allongées dans les ravines pour que tous les chevaux de roulier puissent tirer en droite ligne sur des plans de niveau dans ces parties courbes, afin que la puissance du cheval de timon ne soit jamais (trop) augmentée. » Lettre du 29 septembre 1761 à Duportail pour le tracement de la route du Crêt d'Eau. Arch. de l'Ain, C 1066.

que de soulever des objections assez graves : dominant la Cenise d'aussi haut et à droite, non seulement le tracé abandonnait la Ferrière et la Novalaise, répliques piémontaises de Lanslebourg et de Termignon et, tout comme ces derniers villages, vivant exclusivement de l'exploitation de la route, mais encore il optait ici pour l'exposition au Nord, très réel inconvénient pour une route de montagne vouée de la sorte à un enneigement prolongé. Pour combiner les avantages d'exposition procurés par la vieille direction et les nécessités de développement d'une chaussée carrossable, il eût fallu, entre la Grand'Croix et la Ferrière, surtout entre la Ferrière et la Novalaise, de coûteux et difficiles travaux d'art, dans la prévision et l'évaluation desquels l'ingénieur n'avait pas osé se risquer. Dausse, en effet, en calculant au plus juste et malgré toute sa préoccupation d'économie, évaluait à un million et demi le coût de la route telle qu'il la proposait [1]; il n'osait aller au delà. Ce souci un peu strict semble bien d'ailleurs ressortir très directement à certains traits du caractère de l'ingénieur dont il n'y a pas plus lieu de surfaire les mérites que de sous-estimer l'incontestable valeur. Praticien de la vieille école, d'un esprit minutieux, précis et ordonné, mais un peu sec et peut-être sans grand relief, d'une originalité indéniable, mais sans éclat ni prétention, de sûre méthode mais non peut-être sans quelque timidité, Dausse, il faut le reconnaître, n'était pas homme, même dans un effort de nouveauté comme celui qu'il tentait, à élaborer une formule vraiment géniale, combinant la hardiesse, l'ampleur et la solidité. Du reste, il reconnaissait lui-même n'avoir pas cherché à raffiner et ne se défendait nullement d'avoir visé au robuste bien plutôt qu'au grandiose.

Il avait d'ailleurs, dans le choix de son tracé, à tenir compte

---

[1] Comme il arrive toujours en matière de travaux publics, les dépenses dépassèrent considérablement les évaluations. Aux termes d'un état fourni en décembre 1812, la route du col, y compris, il est vrai, les bâtiments de l'hospice et des casernes, avait coûté 6.410.327 francs.

de certaines considérations autres que les raisons d'ordre technique et financier, considérations qui pesèrent fortement dans la balance quand, au printemps de 1803, Dausse revint de Turin pour une dernière visite des lieux accompagné du général Menou, Administrateur Général en Piémont, et du général du génie Chasseloup-Laubat, délégué en qualité d'expert militaire. Chasseloup, chargé, on le sait, d'une mission à long terme comportant l'organisation défensive de l'Italie du Nord, posait cette condition essentielle que les routes à ouvrir dans les Alpes devaient, en cas d'un revers français en Italie, se prêter à une fermeture et à une mise en état de défense aisées. A ce titre il goûtait peu, on a eu l'occasion de l'indiquer, la route du Cenis et la vallée de la Maurienne qui, à son avis, ne comportaient l'une et l'autre qu'une précaire organisation défensive; il avait, au contraire, pour le col du Genèvre, si fortement soutenu par les solides barrières installées dans le bassin briançonnais, cette prédilection active qui l'avait déjà amené à des initiatives caractérisées; dans cet état d'esprit, il était surtout préoccupé de procurer comme une adaptation de Briançon à la défense du Cenis : à l'en croire, une troupe forcée devant Suse par un adversaire venant d'Italie devait, en toute hypothèse, pouvoir se replier sur Briançon et, une fois parvenue là, soit s'appuyer sur la place pour un retour offensif vers la Doire, soit, par la Guisanne et le col du Galibier, venir menacer de flanc l'ennemi s'aventurant en Maurienne. De ce schéma de la défense du Cenis constituant en somme un projet de défense indirecte[1], Chasseloup concluait à la nécessité de donner, au sortir de Suse vers la montagne, une origine commune aux routes du Cenis et du Genèvre, façon de voir qui

[1] C'est contre cette conception que, sur le conseil même de certains officiers du génie, se prononcera Napoléon lors du voyage de 1807, quand il voulut l'indépendance complète et la radicale séparation de l'artère du Cenis d'avec la route militaire Genèvre-Sestrières. Comme Chasseloup était, lors de ce voyage impérial, absent d'Italie, il n'est pas impossible que ses subordonnés, avec lesquels il semble s'être fort mal entendu, aient profité alors de son éloignement pour desservir les idées de leur chef.

impliquait absolument l'abandon de la Ferrière et de la Novalaise; c'est à ce tracé en fin de compte que se rangeait, après un rapport de Crétet, l'arrêté consulaire du 23 floréal an XI (13 mai 1803[1]).

La grande préoccupation de Dausse fut dès lors de mettre les fers au feu et de procurer dans le plus bref délai possible l'ouverture des travaux de construction. Il savait en effet servir sur ce point les intentions de Crétet, préoccupé de la progression du Genèvre et n'ayant fait auprès de Rolland nul mystère de son impérieux désir de voir le Cenis rattraper au plus tôt l'avance qu'avaient, l'été précédent, procurée au col dauphinois les travaux spontanément effectués par la population briançonnaise. Dans ces conditions, l'ingénieur devait d'autant plus hâter les choses que le court été des hauteurs, la seule saison permettant les travaux sur la montagne, était singulièrement proche, déjà presque entamé. Arrêté tout d'abord par des difficultés administratives sur lesquelles on aura à revenir, Dausse, à force d'ardeur, réussit à procurer enfin la mise en train des travaux : au début de juillet, les ouvriers, au nombre de plusieurs centaines, attaquaient la montagne; ils étaient, en août, plus de deux mille et avaient entamé les travaux sur toute la longueur du tracé; plus particulièrement, ils les poussaient sur le col et à ses abords immédiats, là où la longueur plus marquée de la saison hivernale, ne permettant guère qu'une brève campagne de quelques mois, commandait de concentrer l'effort : en particulier, entre la Grand'Croix et la plaine Saint-Nicolas, au début de la difficile descente italienne à travers les escarpements rocheux, c'était, de la première heure du jour au coucher du soleil et du fait du continuel éclatement des mines, un roulement ininterrompu se répercutant à tous les échos des gorges. Pour plusieurs étés s'organisait ainsi, par le groupement à près de 2000 mètres d'altitude de très nombreux travailleurs, une vie

[1] Arch. Nat. AFIV. Plaquette 528.

collective bien curieuse et dont il n'a pas paru inutile de voir d'un peu près les détails.

## II

Dausse, très occupé par ailleurs en Piémont, ne pouvait en aucune façon diriger lui-même le détail des travaux, et Crétet, pour l'immédiate conduite des opérations, avait envoyé au Cenis un ingénieur en chef, Deschamps[1], avec, en qualité d'élèves, deux jeunes ingénieurs, Coïc et Derrien, que devaient rejoindre plusieurs autres camarades au cours des campagnes ultérieures. Ces fonctionnaires allaient être contraints de s'adapter à de fort rudes conditions d'existence : si, en effet, pas plus que Dausse, l'ingénieur en chef ne crut bon de résider à demeure au plateau et fixa à Suse l'emplacement de ses bureaux, les subalternes, ingénieurs ordinaires et élèves, devaient nécessairement passer la belle saison sur la montagne ; s'y accommodant tant bien que mal de l'hospitalité des chalets, ils allaient mener là une vie fort inconfortable, très chère toujours et souvent rendue précaire par des difficultés caractérisées d'approvisionnement ; surtout, dans les débuts tout au moins de l'entreprise et jusqu'à ce que fût pleinement organisé l'hospice du col avec le personnel duquel ils devaient en général assez bien s'entendre, ils eurent à souffrir beaucoup du fait de leur isolement presque complet au milieu d'une masse de travailleurs étrangers, ouvriers et contremaîtres, peu policés, fort brutaux et très difficiles à manier.

La main-d'œuvre des entreprises est, en effet, à peu près exclusivement italienne : tailleurs de pierres apprêtant les matériaux pour les voûtes des galeries et les grands murs de soutè-

---

[1] Deschamps était en réalité nommé ingénieur en chef du département du Pô, mais Crétet lui avait prescrit de concentrer sur le Cenis l'essentiel de ses efforts.

nement, maçons des travaux d'art, forgerons et maréchaux réparant les outils, mineurs appliqués à la destruction des roches, aux grands encorbellements et à l'ouverture des deux galeries, terrassiers asseyant la route, tous sont de solides Piémontais originaires de la région du Biellais, des pays de la Sesia, des courtes vallées débouchant dans la vaste plaine padane; de tous ces points, en effet, et de temps immémorial, nombreux étaient les indigènes émigrant chaque printemps et, sous la direction de quelque chef, venant par bandes s'embaucher aux grands marchés d'hommes de Vercelli, de Milan, de Turin pour alimenter en main-d'œuvre les grands travaux du Nord de la Péninsule : c'étaient des gens de ces pays qui jadis avaient bâti les canaux lombards, qui, par delà les Apennins étaient allés aménager les môles, les quais et les palais de Gênes; au XVIII[e] siècle, ils avaient élevé contre la France les forteresses par lesquelles Victor-Amédée II et Charles-Emmanuel III avaient garni les fronts piémontais des Alpes; sous de nouveaux maîtres maintenant et après avoir démantelé la plupart de ces mêmes forteresses, ils allaient s'appliquer à fortifier Alexandrie, à renforcer Fenestrelles et à construire, par le Simplon et le Cenis, les meilleurs instruments de la domination française sur l'Italie; de ce contact avec une direction étrangère allait résulter d'ailleurs un fait qui n'est pas sans valoir d'être mentionné : une fois tombé le grand Empire qui les avait familiarisés avec le service français, ces travailleurs, franchissant les Alpes et accentuant un mouvement déjà esquissé au siècle précédent, devaient de plus en plus nombreux venir comme mineurs vers nos carrières et maçons vers nos grandes villes, et introduire dans la population de certains milieux du Sud-Est français des éléments non négligeables de renouvellement et de croisement.

De leur origine villageoise ils conservaient, dans l'accomplis-

---

[1] En 1731, il fut fait défense aux maçons émigrants de la Valsesia d'aller travailler ailleurs qu'à la forteresse de Fenestrelles, alors en voie de construction. Cf. Prato, *La vita economica in Piemonte*, p. 45.

sement de leur tâche, un trait accentué, le travail en équipes peu nombreuses, mais homogènes. En effet, si ce sont de grandes adjudications qui, en théorie, vont être la règle pour les entreprises des Ponts et Chaussées français en Italie, dans la pratique, la répartition et l'exécution du travail se feront d'après une méthode assez primitive; la cellule active est ici l'atelier, petit groupe comportant les spécialités diverses, composé en général de gens du même village, venus faire la campagne ensemble, se connaissant, se serrant les coudes et tenant à travailler sous la direction de l'un d'entre eux. Ce dernier, que ce soit son habileté en affaires et son naturel entregent, ou son sens et son goût du commandement, ou sa malhonnêteté et son manque de scrupule qui l'aient hissé à ce poste, est responsable du groupe; en contre-partie, sur l'activité de ses camarades, il prélève la dîme, puisque généralement il reprend à forfait et pour son compte, à un sous-traitant, une fraction de la partie des travaux que ce dernier tient déjà lui-même en sous-marché des premiers adjudicataires.

Dur labeur que celui de ces hommes, et non exempt de péril. Bien près d'une cinquantaine d'ouvriers, en effet, à en croire les documents officiels, plus encore peut-être d'après certaines autres indications, devaient périr au cours des travaux, déchiquetés par les explosions, écrasés par des chutes de pierres ou précipités des murs en encorbellement. A l'ouvrage dès le matin, car dans le bref été des hauteurs il ne fallait pas qu'une seule heure de jour fût perdue, les équipes, mis à part un repos de quelques minutes vers midi, n'abandonnaient leur tâche qu'au coucher du soleil, au moment où la fin de la journée s'annonçait par une salve de mines dont les détonations roulaient et se répercutaient à tous les échos une demi-heure durant. Des travailleurs alors, les uns gagnaient les chalets, où par petits groupes ils vivaient mêlés aux bergers du pays, les autres, plus nombreux, des baraquements de fortune installés sur le plateau; la plupart enfin se retiraient purement et simplement sous les tentes, où ils dormaient auprès de grands feux entretenus toute la nuit, comme au bivouac.

Les conditions particulièrement difficiles du travail appelaient en contre-partie une rémunération plus avantageuse, et en effet, les salaires, à s'en tenir à leur évaluation brute [1], sont sensiblement plus élevés que ceux pratiqués à la même époque dans le bas pays; en fait, et vu le très haut prix de toutes les denrées sur le plateau, les ouvriers ne pouvaient mener qu'une existence fort simple, faisaient du pain et de la polenta nationale le fond de leur alimentation et ne buvaient guère de vin que lors du repos dominical, quand, par bandes, ils descendaient aux villages voisins remplir des éclats de leur gaieté bruyante les places et les rues de Lanslebourg et de la Novalaise.

Rapports toujours délicats que ceux d'une population de passage avec les naturels sédentaires; ici, les relations étaient tout particulièrement tendues. Les gens de la Ferrière, de la Novalaise, de Lanslebourg voyaient de fort mauvais œil, tout en les exploitant quand ils le pouvaient, terrassiers, mineurs et manœuvres; car, dans eux tous, ils détestaient non seulement les étrangers, mais plus encore peut-être les réalisateurs d'une œuvre aborrhée, les exécutants de cette route qui allait ruiner de fond en comble l'économie du pays.

De temps immémorial, en effet, Lanslebourg et Termignon du côté savoyard, Novalaise et la Ferrière du côté piémontais vivaient du transit : le chemin carrossable s'arrêtant à Lanslebourg et à la Novalaise, c'était là qu'étaient démontées les voitures et divisés les gros chargements, là que les voyageurs quittaient leurs véhicules pour être, les uns comme les autres, transportés à dos de mulet ou en chaise à porteur à travers la montagne. Le passage des voyageurs et des marchandises assurait une occupation fructueuse à tout un peuple de commissionnaires, conducteurs, muletiers, porteurs, « marrons », comme les appelait en bloc une dénomination locale; l'activité bruyante

---

[1] Voici les prix moyens pratiqués au Cenis pour les bons ouvriers : tailleur de pierres, 5 francs la journée; forgeron, 4 francs; menuisier, 4 francs; maçon, 3 fr. 50; mineur, 3 francs; terrassier, 2 francs.

de tous ces exploitants du transit, le va-et-vient des bêtes de somme et des conducteurs remplissaient les longues et étroites ruelles de ces bourgs de route, leur donnant cette animation pittoresque qu'aucune des relations de voyages des XVII[e] et XVIII[e] siècles n'a manqué de noter en bonne place. Certaine de trouver là de larges moyens d'existence, la population avait orienté son activité dans ce sens; continuant à exploiter les pâturages et à faire de l'élevage, elle avait à peu près abandonné les travaux des champs, assurée qu'elle était de pouvoir, avec les bénéfices du transport, se procurer, dans le bas pays, toutes les céréales nécessaires [1].

De la sorte, et comme aux grands passages helvétiques et tyroliens des Alpes centrales et orientales, toute la vie sociale s'était fondée sur l'exploitation de la route : en particulier, presque tous les indigènes mâles étaient fonctionnarisés en quelque sorte et inscrits sur les rôles que tenait, l'un à Lanslebourg, l'autre à la Novalaise, deux « directeurs du passage » choisis par l'administration piémontaise parmi les naturels les plus qualifiés ; ces directeurs, suivant le cas bons chefs aux mœurs patriarcales ou insupportables tyranneaux, mais toujours importants personnages, présidaient à tous les transports de voyageurs et de marchandises, avaient pour mission d'assigner le tour et l'emploi d'un chacun, non moins que de requérir, en cas de besoin, muletiers et porteurs [2]; surtout, ils tranchaient en forme expéditive les nombreuses contestations qui ne pouvaient manquer de surgir entre tous ces hommes fort rudes — est-il besoin de le dire — et de mœurs et de langage. Dans ce

---

[1] Pétition du Conseil municipal de Termignon, le 11 fructidor an XII : « Par la construction du nouveau chemin (si ce dernier se fait en dehors du village) la moitié de la population occupée soit aux transports, soit à des spéculations commerciales, sera réduite à la mendicité... Le bourg, qui peut par des bénéfices se procurer annuellement 2.000 mesures de grains, ne le pourra plus. » Arch. de la Savoie. L. 2124.

[2] Sur ces directeurs du passage, des renseignements au fonds *Voitures publiques* (Arch. Tur. I). Dossier 1.

cadre hiérarchisé s'étaient développés de curieux spécimens d'entreprises paysannes : si, en général, le muletier travaille pour son compte avec une ou deux bêtes, certains conducteurs sont de petits capitalistes possédant plusieurs mulets et ayant à leur solde des sous-ordres divers. Dans d'autres cas, au contraire, le marron, trop pauvre pour être propriétaire des bêtes dont il a la conduite, les loue, en donnant hypothèque, à de certains habitants de Lanslebourg et de la Novalaise, voire d'autres lieux de la Haute-Maurienne ou du pays de Suse, individus qui sont surtout des maquignons, passant leur temps aux foires — certains d'entre eux s'en vont de la sorte jusqu'en Poitou — pour assurer la remonte du troupeau local. Assez souvent d'ailleurs, ce contrat de location est passé sous des espèces telles que le marron, amortissant progressivement le prix de son mulet, en devient, en fin de compte, propriétaire [1].

Toute cette curieuse population, parfaitement consciente de ses intérêts, la seule à peu près entre les Savoyards qui professât alors envers les souverains de Turin protecteurs du Cenis un véritable loyalisme [2], avait fortement pâti des événements de la Révolution. De la reprise des relations entre les deux revers de la chaîne, elle avait d'abord espéré une amélioration notable de sa situation et le plein retour de l'activité du portage, et voilà que l'ouverture d'une chaussée carrossable risquait de ruiner de fond en comble cette industrie traditionnelle, obligeant les

---

[1] Il en allait de même pour les muletiers du col de Tende. Nombreux détails à leur sujet dans les documents touchant la route par le col, en particulier Arch. Tur. I. *Ponts et routes*. Dossier 8, n° 4.

[2] Le sentiment plus accentué de loyalisme donnait aux rapports entre la dynastie et les gens de Haute-Maurienne un caractère plus personnel, se traduisant souvent, de la part de ces derniers, par une grande facilité à en appeler auprès du Roi et des membres de la famille royale, des actes des administrateurs royaux en fonction dans la région : « On m'a dit que les particuliers du village de Verney ont envoyé à Turin un exprès au Roi (pour protester contre le tracement d'une route)... telle est la marche des affaires dans la Haute-Maurienne qu'on n'y peut rien faire sans exciter des plaintes. » (Lettre de Saint-Réal, intendant de Maurienne, 20 septembre 1787. Arch. de la Savoie. C. 497.)

indigènes à une radicale transformation de leur genre de vie, leur imposant, dans la meilleure hypothèse, une adaptation difficile et pénible. Ici donc, par conséquent, tout comme au Simplon et pour des motifs différents d'ailleurs, c'est — et tout à l'inverse du Briançonnais[1] — au milieu de l'irritation et de l'animosité locales que vont s'effectuer les travaux, appelés à se dérouler souvent dans une atmosphère de bataille.

De cette animosité, en effet, les habitants ne se gênaient pas pour témoigner[2] : tout en apportant une évidente mauvaise humeur à jouir de leur reste et à pressurer à fond leurs derniers voyageurs qui n'en pouvaient mais[3], tout en prenant prétexte parfois de ce que les travaux gênaient le passage normal pour brimer par surcroît leurs clients et les promener sans complaisance à travers les déblais et amoncellement des matériaux, muletiers et porteurs, et derrière eux la population tout entière, témoignaient une hostilité déclarée aux ouvriers piémontais. Sans nul doute, les incidents de toute façon étaient inévitables. Des rixes ne pouvaient manquer de se produire quelquefois dans les chalets entre les bergers indigènes et leurs hôtes occasionnels; de même, étaient bien naturelles les âpres batailles à certains jours déchaînées par les assiduités des Piémontais auprès des Savoyardes estivant au Cenis pour les travaux des pâturages et par celles, réciproques, des conducteurs et marrons à l'égard des quelques femmes que certains ouvriers, s'entendant pour cela à dix ou douze, amenaient avec eux tant pour les

---

[1] Du fait que précédemment le col du Mont Genèvre n'était pas exploité commercialement, n'existait à ses abords aucune organisation de portage, partant aucun ensemble d'intérêts pouvant pâtir de l'ouverture de la route carrosable.

[2] Ç'avait déjà été le cas, lors des améliorations apportées à la route, dans l'année 1752, sous l'impulsion de l'intendant Bongino. Cf. Lettres et mémoires concernant la nouvelle route de Suse à la Novalaise et l'échelle du Mont Cenis, 1752. Arch. Tur. I. *Voitures publiques*. Dossier 1, n° 4.

[3] Les plaintes des gens amenés à passer le Cenis ces années-là se répondent unanimement à cet égard. Cf. en particulier une lettre du général Chasseloup du 14 nivôse an XII (5 janvier 1804). Arch. Tur. II. *Administration française*. Article 173.

utiliser à apprêter les aliments et raccommoder les hardes du groupe qu'en vue de fins de nature tout autre. Mais le conflit était plus aigu, constituant indigènes et étrangers en deux camps hostiles et entre lesquels l'on composait à peine. Par exemple, le souci de leurs intérêts immédiats et l'agrément de vendre aux ouvriers trois ou quatre fois plus cher que le juste prix denrées du pays et produits du laitage, ne l'emportaient pas toujours chez ces rudes montagnards, pourtant si âpres au gain, sur la haine des travailleurs étrangers et de la route, et parfois une véritable entente entre indigènes visait, surtout au début, à affamer les gens des chantiers.

Il y avait plus : épousant les querelles de leurs compatriotes, les chefs de village, adjoints et maires, chargés de la police administrative, tracassaient, autant que faire se pouvait, les travailleurs, les chicanant sur la validité des passeports et autres papiers, contestant la régularité des situations au point de vue militaire, faisant assez souvent appréhender les ouvriers quand ces derniers descendaient vers les villages, allant même quelquefois, sous le prétexte de recherches de réfractaires, à arrêter net le travail des ateliers [1]. Pour agir de la sorte à l'égard d'une entreprise d'Etat, maires et adjoints faisaient preuve, peut-il sembler, d'une belle audace; en fait et au moins du côté savoyard, celui justement où cette attitude de leur part était la plus nette, ils ne se hasardaient à de telles initiatives que parce qu'ils sentaient derrière eux des complicités bienveillantes; à

---

[1] En un autre point des Alpes, au col de Tende, les ingénieurs ont noté, dans un autre ordre d'idées, il est vrai, à propos de circulation roulière, la partialité des maires et le peu de fond que l'on pouvait faire sur eux pour défendre les intérêts des étrangers contre les manœuvres des indigènes : « Les précautions contre les vexations dont l'entrepreneur de l'ouverture des neiges et ses agents pourraient être coupables contre les voyageurs ne me paraissent pas suffisamment sauvegardées par l'intervention des maires et juges de paix. Les rapports de parenté, les liaisons d'intérêts pourraient être préjudiciables aux voyageurs. Et il est nécessaire que l'on puisse porter plainte directement au sous-préfet. » Avis de l'Ingénieur en chef des Alpes-Maritimes pour le projet du règlement de passage du col de Tende, 8 brumaire an XIII, Arch. des Alpes-Maritimes, S. 31.

en croire les ingénieurs, en effet, les autorités supérieures, préfet de Chambéry et sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne, encouragaient en sous-main — tout en s'en défendant avec indignation dans leurs correspondances officielles [1] — la résistance de leurs maires, n'apportaient en tous cas aucun zèle à surveiller et à réprimer les agissements de ces derniers. Et les ingénieurs semblent bien avoir vu juste : en dépit de leurs protestations de zèle, les fonctionnaires et administrateurs du Mont-Blanc souffraient impatiemment d'avoir été éliminés complètement de toute participation à l'affaire du Cenis et, pour soulager leur dépit, avaient insidieusement organisé contre l'entreprise une façon de blocus administratif, pour parler net, toute une petite politique de coups d'épingles.

Ces difficultés diverses, qui ne s'étaient point trop vivement marquées en 1803, allaient au contraire s'accentuer et se préciser dans la campagne de 1804, sur laquelle justement l'on comptait pour donner aux travaux l'impulsion décisive : les efforts de l'année précédente avaient délimité et tracé à peu près le cadre complet de l'entreprise, poussé assez loin l'aménagement du col, mis en bonne voie les rampes du versant savoyard et amorcé sur plusieurs points à la fois les très difficiles parties de la descente sur le Piémont; il s'agissait maintenant, dans les quelques mois dont on allait disposer, d'amener les choses à un état tel, que la route se présentât en fin de campagne ouverte d'un bout à l'autre et constituant un ensemble carrossable, une piste provisoire suppléant au besoin aux quelques points d'une exécution plus longue. La tendance était donc de pousser à fond les travaux; le nombre des ouvriers fut, en conséquence, aug-

---

[1] Il va de soi, en effet, que préfet et sous-préfet n'avouaient pas une pratique de cet ordre, bien au contraire : « J'ai été indigné de la conduite du maire de Lanslebourg... J'ai chargé aussitôt le sous-préfet de prendre les mesures nécessaires pour assurer la tranquillité des ouvriers, les protéger même contre l'esprit de prévention des habitants de Lanslebourg. » Lettre du Préfet du Mont-Blanc à Dausse, 27 fructidor an XI (14 septembre 1803). *Papiers de Dausse*. Bibliothèque de Grenoble, R. 7233.

menté et plus de 3.000 Piémontais furent de la sorte distribués sur les chantiers, accroissement des effectifs qui allait immédiatement réagir sur l'attitude des travailleurs.

Tout d'abord, les rixes se multiplièrent entre ces rudes Italiens au tempérament colérique qui étaient loin de toujours s'entendre et, dans les discussions, introduisaient souvent le couteau pour tenir sa partie. Surtout, les rapports avec les indigènes s'aigrirent encore, marqués d'incidents et de conflits sans nombre. Pas de mois ne se passa désormais sans que quelque dimanche, jour où les travailleurs de la route descendaient par bandes vers les villages danser dans les cabarets au son des accordéons, ne fût ensanglanté de bagarres. Plus fortement groupés, confiant dans leur nombre, ne se contentant plus de rendre brimade pour brimade, mais prenant l'initiative des provocations, les ouvriers ne se gênaient en aucune façon, véritables envahisseurs refoulant les naturels. Etat de chose bien fait pour exaspérer ces derniers. L'irritation des indigènes avait encore d'autres motifs de s'exercer : talonnés et pressés par des instructions impératives, les ingénieurs, soucieux avant tout de voir s'édifier au plus tôt la route, étaient, l'année précédente, passés assez légèrement, à la hussarde, sur d'indispensables formalités et avaient fait asseoir la chaussée avant même la mise en train régulière des expropriations de terrain; maintenant, ils arguaient précisément des prétentions abusives et des aigres réclamations des propriétaires pour traîner les choses en longueur, différer les évaluations définitives et retarder les paiements. Par ailleurs, comme particuliers et communes s'entendaient pour pousser très haut le prix de leurs coupes de bois, les entrepreneurs, passant outre aux clameurs furibondes des intéressés, faisaient d'autorité abattre les arbres nécessaires aux travaux, provoquant de la sorte les incidents les plus regrettables [1]. Les choses en allaient venir à ce point que les ingénieurs

[1] Une fois la route mise en exploitation, l'hostilité de certains indigènes ne désarma pas. Une des plus curieuses manifestations de cette hostilité est la

réclamèrent auprès de Menou et obtinrent effectivement, un peu plus tard, l'installation à demeure de plusieurs postes de gendarmerie et même de petits détachements de troupe, les uns et les autres prélevés sur les effectifs stationnés en Piémont; ce dont achevèrent de s'exaspérer les habitants du versant savoyard et de s'ulcérer les autorités du Mont-Blanc, dessaisies en fait de leur juridiction de police sur la fraction de leur territoire que constituait le plateau, mesure préludant, à n'en pas douter, au rattachement de la région tout entière du col au département du Pô [1].

Au demeurant, la main-d'œuvre demeurait singulièrement instable; certains incidents, survenus à la fin de cette campagne même, allaient le prouver surabondamment, incidents pour la pleine intelligence desquels il n'est pas superflu d'entrer ici dans quelques détails sur les rapports de salaire entre ouvriers et entrepreneurs. Ces détails aussi bien ne sont pas en eux-mêmes négligeables : tout d'abord, ils peuvent procurer une connaissance plus complète de ce curieux petit monde des chantiers du Cenis; ensuite et surtout, ils nous montrent les rapports entre employeurs et employés déjà établis sous les mêmes modes, qui fleuriront plus tard lors de la première extension de la grande industrie manufacturière aussi bien dans le Sud-Est français que dans la région piémontaise.

---

lutte acharnée menée, sans bonne foi aucune, par les aubergistes du pays, aidés par la complicité générale, contre les gérants de la grande auberge officielle, installée à Lanslebourg par ordre de l'Empereur. Cf. à ce sujet les plaintes des gérants Mogna et Ramella et surtout les plaintes du syndic de Lanslebourg contre ces derniers, aux Arch. de la Savoie. *Fonds Sarde.* 572.

[1] C'est ce qui arrivera avec le décret du 27 décembre 1807 qui fera du plateau une commune du Pô. L'aboutissement de cette évolution qui avait commencé avec le dessaisissement des autorités du Mont-Blanc des travaux du col se trouva parachevé lorsque, après la constitution à Paris d'un service spécial des Ponts et Chaussées pour les départements au delà des Alpes (juillet 1810), on rattacha à ce nouveau service toute la route de Chambéry au col par la Maurienne. Cf. à ce sujet une lettre du maître des requêtes Fabbroni, chef de ce service, aux autorités du Mont-Blanc (août 1810). Arch. de la Savoie, L. 1508.

Les ouvriers ne recevaient en argent que le minimum de leur salaire et étaient, pour une large part, payés en nature : en effet, pour l'achat tant de leurs vivres : polenta, pain, pommes de terre, que de leurs vêtements et chaussures : veste de bure, larges pantalons de toile, hautes guêtres, que du mince superflu par eux convoité : le tabac, qu'ils fumaient et surtout mastiquaient, les boucles de métal ou les anneaux de verroterie qu'ils s'accrochaient aux oreilles, le foulard de soie dont ils se paraient le dimanche; bref, pour la satisfaction de tous leurs besoins, ils étaient obligés de s'adresser à des magasins installés sur les chantiers et tenus, en participation avec certains mercantis, par les sous-traitants entre lesquels les grands adjudicataires fragmentaient par petites portions les travaux de la route. Ces sous-traitants, à cette façon de faire, avaient un double avantage : tout d'abord, intéressés directement ou indirectement dans ce commerce, ils se réservaient, à l'égard d'une clientèle contrainte de passer par eux, une marge de bénéfice bien plus considérable que celle d'un commerçant ordinaire et en général tout à fait abusive; ils réduisaient, en outre, au minimum le mouvement du numéraire, faisant opérer chaque quinzaine le règlement de l'ouvrier de la façon que voici : après inscription au débit du travailleur des denrées et objets pris au magasin du chantier, à son crédit du montant de son salaire, l'on fait la balance et la somme revenant à l'ouvrier se trouve de la sorte considérablement réduite. En pratique, du reste, il n'est pas versé en espèces au travailleur le montant net de la balance; l'habitude est, en effet, de garder au titre de chaque intéressé une somme réglée seulement en fin de campagne, et cela, sous le double prétexte de réserver à l'employeur une sorte de caution, couverture des malfaçons éventuelles imputables à l'ouvrier, et de constituer à ce dernier un minimum de viatique pour le voyage de retour. Le seul reliquat du compte, une fois la déduction faite de cette réserve, est immédiatement délivré à l'ayant droit, mais encore une partie est-elle distribuée, en réalité, sous la forme de bons ou de jetons représentant un

pouvoir d'achat déterminé auprès des mercantis et marchands forains auxquels les sous-traitants abandonnent parfois complètement la vente de certaines menues marchandises, et qui échangent ensuite ces jetons dans les caisses de l'entreprise[1]; en fin de compte, il n'est donné aux travailleurs, en numéraire, qu'un très strict minimum, de quoi acheter aux indigènes les produits du laitage, de quoi surtout descendre le dimanche boire dans les villages voisins où les habitants, en défiance contre tout ce qui tenait à l'entreprise, ne voulaient entendre parler ni de crédit ni de monnaie fiduciaire.

De telles pratiques, naturellement tout à l'avantage des employeurs et mercantis qui supprimaient ainsi jusqu'à l'apparence de la concurrence, étaient par contre tout au détriment des ouvriers, obligés de la sorte d'acheter au prix fort ce qu'ils auraient pu se procurer à moindres frais. Les ingénieurs, encore qu'ils n'eussent pour la plupart avec la main-d'œuvre que des rapports distants, semblent bien avoir été vivement choqués de ces procédés; vraisemblablement, auraient-ils cherché à y mettre un terme et à imposer des modifications à cette exploitation par trop éhontée des ouvriers, si certaines considérations ne leur avaient conseillé à cet égard une attitude d'abstention prudente. En particulier, les méthodes suivies par l'administration des finances pour le règlement des entrepreneurs imposaient aux fonctionnaires beaucoup de circonspection en la matière.

Il est certain que le Gouvernement a toujours affirmé son intention de consacrer aux travaux sur le front des Alpes des sommes fort importantes, et, par les nombreux arrêtés et décrets portant ouverture de crédits, a semblé prouver la réalité efficace de ces bonnes intentions. Nous aurions tort toutefois

---

[1] Au cours de la campagne de 1803, le système n'était pas encore complètement organisé et certains indigènes, plus ouverts ou moins scrupuleux que leurs congénères, s'étaient improvisés mercantis; ils furent lors de la campagne suivante, à peu près tous éliminés par des gens de Suse ou des Piémontais opérant avec la complicité des sous-traitants. D'où, pour les indigènes, une nouvelle cause d'irritation.

de nous en tenir strictement à la lettre des décisions officielles; dans la pratique, le fait n'est pas douteux, les choses à cet égard allaient de façon assez différente; en particulier, les conditions difficiles de la Trésorerie française apportaient à maintes reprises de considérables délais aux décaissements réels des fonds publics. Par suite, le règlement des travaux, au lieu de se faire au fur et à mesure de la réception des lots, ne s'opérait qu'en fin de campagne ou même était reporté sur d'ultérieurs exercices budgétaires. Les entrepreneurs de la sorte étaient, la plupart du temps, obligés d'anticiper de grosses sommes et de consentir, pour éviter la suspension des travaux, de très fortes avances.

La chose n'était pas sans porter des conséquences immédiates: les entrepreneurs, en effet, pour excuser ces pratiques grâce auxquelles ils réduisaient au minimum le mouvement des espèces, aboutissant au fond à exploiter leurs ouvriers de façon vraiment accusée, ne manquaient pas d'invoquer le découvert considérable où ils se trouvaient d'ordinaire placés; ils faisaient remarquer que, si la bonne marche des opérations reposait, en droit, tout entière sur le crédit de l'Etat, en fait, ils étaient eux-mêmes contraints de se faire les banquiers du Trésor. Ils exigeaient en retour leurs coudées absolument franches. D'où, leur impatience très caractérisée de tout essai d'intervention et de contrôle, de la part des ingénieurs, en ce qui touchait les conditions faites aux travailleurs.

Ce mode de paiement des ouvriers reportant en fin de campagne le règlement des comptes avait — entre bien d'autres — le grave inconvénient de rendre très inquiète une main-d'œuvre déjà instable et turbulente par sa nature même : dans ce milieu d'ouvriers grossiers et brutaux, colériques et passionnés, se déchaînaient facilement des émotions et des cessations concertées de travail, se traduisant par la demande d'un règlement immédiat. Sur ces mouvements internes, nous sommes assez mal renseignés, mais nous pouvons, grâce à certains passages des rapports et des lettres des ingénieurs, en affirmer très sûrement

l'existence. A trois reprises, de mai à août 1804, il y eut ainsi de petites émeutes au cours desquelles, sur la mise en circulation de bruits suspects quant à la solvabilité des entrepreneurs, les ouvriers exigèrent de sérieux acomptes. En fin de septembre, la chose se répéta et affecta la presque totalité des chantiers : un voyageur, faisant étape au Cenis et se donnant comme un médecin de Nice, s'arrêta quelques jours sur les travaux, comme le faisaient d'ailleurs par curiosité beaucoup d'étrangers passant la montagne; au cours de ses visites aux chantiers, il parla à tort et à travers d'un peu toutes choses et affirma entre autres faits que l'Italie allait, de nouveau et prochainement, être envahie par les Autrichiens et les Russes; il n'en fallut pas davantage pour déterminer une panique, d'autant que la fin normale des travaux était proche et les ouvriers plus pressés de toucher enfin leur dû [1]. A ce moment, certains entrepreneurs, à découvert de sommes considérables, se retournèrent vers l'Administration, exigeant eux aussi un règlement en forme péremptoire. Il dut être fait flèche de tout bois: puisant à la caisse du Lycée de Turin, différant de payer leurs traitements aux magistrats et fonctionnaires des diverses administrations en résidence dans la capitale piémontaise, faisant escompter par les banquiers de Turin des traites à longue échéance, empruntant enfin à son collègue des Alpes-Maritimes, bref frappant à toutes les portes, le payeur général du département du Pô rassembla les fonds nécessaires et mit les entrepreneurs en état, après quelques jours pénibles, de régler à peu près leurs comptes. Mais la fin de la campagne se trouvait de la sorte perdue. Peut-être, pourtant, la reconstitution pour le demeurant des beaux jours d'une partie tout au moins des chantiers n'eût-elle pas été impossible; elle fut empêchée du fait de certaines circonstances très spécia-

---

[1] Ces incidents attirèrent l'attention du Ministère de la Police. Cf. d'Hauterive, *Police secrète du Premier Empire. Bulletins quotidiens adressés par Fouché à l'Empereur* (1804-1807) (Paris, 1908, in-8°). Bulletins des 4 et 16 octobre 1804.

les : tous ces mouvements relatifs à la main-d'œuvre se trouvaient en effet, sinon complètement provoqués, à tout le moins fortement aggravés et exploités habilement pour des fins très particulières; c'étaient en partie les épisodes d'une lutte au couteau que se livraient, autour de la conduite des travaux de la route, deux syndicats rivaux d'entrepreneurs, lutte qui s'était amorcée dès le début au sujet des adjudications et réagissait depuis lors sur l'entreprise tout entière.

## III

L'on s'arrêtera quelque temps à cette affaire d'adjudication, car elle a pesé singulièrement sur l'histoire du Cenis et même, indirectement mais très fortement, sur celle de tout l'ensemble des travaux publics entrepris dans l'Italie française sous le régime impérial. Nous disposons, pour en étudier la physionomie et les détails, d'un matériel documentaire abondant : d'une part, les papiers de Dausse, d'autre part, la correspondance multiple entretenue par les divers ingénieurs au cours des conflits suscités par la question, correspondance qui a pris place dans les dossiers administratifs de ces fonctionnaires, les uns et les autres ayant cherché à intéresser à ces querelles leurs grands chefs hiérarchiques et hauts patrons respectifs; nous pouvons ainsi suivre d'assez près les détails de l'affaire et atteindre de la sorte, quant à la vie intérieure de l'entreprise et le dessous des cartes, des précisions et des clartés que nous ne possédons pas d'ordinaire dans les conjonctures de cet ordre. Pour circonstanciées d'ailleurs que soient nos sources d'information et de si près qu'elles semblent permettre de serrer les faits, elles nous laissent sur bien des points dans l'incertitude. En particulier, pour décider, en pleine sûreté, de certaines questions très délicates et pourtant essentielles, celle notamment de l'incorruptibilité ou de la vénalité des ingénieurs, il nous faudrait, ou des lettres particulières relatives à des arrangements plus ou

moins scabreux, et de telles choses, même alors, ne se traitaient guère qu'oralement, ou des confidences et des aveux personnels, aveux et confidences qui, en l'espèce, n'ont pas été faits.

Après les résultats, jugés médiocres par tous les professionnels des Ponts et Chaussées, de l'emploi de travailleurs militaires aux grands travaux publics — et Dausse sur ce point semble avoir eu des idées particulièrement nettes [1] — au lendemain même du jour où le Corps venait de haute lutte de reprendre aux services de la guerre la construction du Simplon, il ne pouvait être question pour le Cenis que d'une entreprise par la main-d'œuvre civile. Par ailleurs, les travaux en régie directe, malgré quelques essais assez peu concluants tentés dans le Sud-Est français pendant la Révolution, étaient très peu en faveur aux Ponts; il ne restait, en conséquence, d'autre procédé à mettre en œuvre que celui de l'adjudication des travaux à des entreprises particulières, et c'est bien ce procédé dont on décida effectivement l'adoption.

Sitôt qu'au printemps de 1803, l'arrêté consulaire eut définitivement fixé la direction de la route, Dausse, on l'a dit, s'était préoccupé de faire commencer les travaux dans le plus bref délai possible : il estimait que la rédaction des projets et du cahier des charges demanderait un temps assez long et conduirait au moins jusqu'au milieu de l'été; il savait, d'autre part, les délais assez considérables que comporterait ensuite la marche d'une adjudication régulière. Aussi jugea-t-il préférable de recourir, pour le début, à une voie plus expéditive et obtint-il du sous-préfet de Suse qu'une soumission provisoire fût passée dans les bureaux de la sous-préfecture, valant jusqu'à ce que fût régulièrement possible l'adjudication définitive : les contractants de cette soumission s'engageaient à effectuer les tra-

---

[1] Il avait été, au cours de la période révolutionnaire et au sujet de l'entretien des communications stratégiques à travers le Dauphiné, en conflit aigu avec le général Vallier-Lapeyrouse. Des renseignements à cet égard dans le carton 489 de la série C des Arch. de l'Isère.

vaux à un prix déterminé, mais s'obligeaient, au cas où l'adjudication ultérieure donnerait des prix plus favorables à l'Etat, à ne recevoir que ce prix minimum pour les lots déjà exécutés et, s'ils ne voulaient pas désormais adopter eux-mêmes ces prix, à passer la main pour la besogne restant à faire. Les intérêts du Trésor se trouvaient donc, en principe du moins, sauvegardés, et ce mode d'opérer, du reste presque immédiatement approuvé par Crétet, n'eût sans doute pas soulevé d'objections si la qualité des personnes agréées ensuite de la soumission n'eût immédiatement provoqué les discussions les plus violentes : Dausse, en effet, avait patronné auprès du sous-préfet de Suse un de ses anciens piqueurs de Grenoble, Louis Perrin, celui-là même qu'il avait amené lors de ses premières reconnaissances au Cenis et dont il s'était fait aider ensuite pour le nivellement définitif du tracé. Perrin associa un de ses frères à l'affaire[1]; en outre, et vraisemblablement sur l'instigation de Dausse, il lia partie avec deux entrepreneurs piémontais, Gastaldi et Colombino, originaires de la région de Biella, entrepreneurs qui, les dernières années du régime royal et aux premiers temps de l'occupation française, avaient assuré la réparation et l'entretien des vieilles rampes du Cenis; dans l'association ainsi formée, Gastaldi et Colombino représentaient l'élément local, ceux qui par leurs relations et leur pratique du milieu pouvaient, sur les marchés d'hommes du Biellais et du Canavais, trouver la main-d'œuvre nécessaire, les Perrin, au contraire, l'élément de direction. C'était donc, en somme, à un groupe de petits entrepreneurs, vraisemblablement soutenus par des bailleurs de fonds grenoblois[2], que Dausse faisait confier les travaux, dans l'évident espoir que l'adjudication définitive consacrerait et consoliderait la situation de ces premiers exécutants. La chose allait soulever des tempêtes, car en agissant de la sorte

---

[1] Grégoire, précédemment conducteur aux travaux du Simplon.

[2] La chose est sûre, en tout cas, pour l'un de ces bailleurs de fonds nommé Giroud et qui résidait à Grenoble.

Dausse traversait des combinaisons depuis quelque temps élaborées et des intrigues déjà en plein travail.

La mise en train de travaux considérables sur tout le front des Alpes occidentales, dans le Sud-Est français non moins que dans toute l'Italie du Nord, avait en effet suscité les convoitises et les espoirs de brasseurs d'affaires et de capitalistes locaux, soucieux de faire leur profit des millions que le Gouvernement allait engager dans l'affaire; de la sorte, certains individus disposant de grosses avances, ceux-là mêmes qui s'étaient intéressés ou s'intéresseraient encore à la liquidation des biens nationaux, s'étaient tournés de ce côté, avaient pris leurs dispositions et dressé leurs batteries, et constitué même des compagnies et des sociétés pour exploiter cette branche nouvelle de spéculation.

C'est dans son sens le plus strict qu'il y a lieu de prendre ce dernier terme, c'est bien en effet et avant tout de spéculation qu'il s'agit dans l'intention des intéressés, et la présence de spécialistes de travaux publics dans les groupes formés à cette intention ne doit pas nous donner le change; ces spécialistes tiennent simplement le rôle des conseillers techniques indispensables auprès de leurs associés, dont le gros est constitué de gens soucieux avant tout de faire une affaire. Ce caractère des groupements dicte le mode de leur activité : quand ils ont obtenu les adjudications, ils ne s'en chargent pas directement, mais les repassent à des sous-adjudicataires, en général véritables entrepreneurs mettant eux-mêmes la main à la pâte; point toujours cependant : le sous-adjudicataire n'est quelquefois, lui aussi, qu'un spéculateur de moindre envergure, à la petite semaine, rôdant autour des entreprises en cherchant fortune et qui, pour l'exécution du lot obtenu, fragmente ce lot avec un nouveau rabais à son propre bénéfice en une poussière d'entreprises minuscules confiées à des chefs d'ateliers[1]; de la

[1] Certains ingénieurs étaient d'avis que ce procédé intéressant très directement les chefs ouvriers et suscitant l'émulation de la main-d'œuvre améliorait

sorte, les véritables exécutants sont constitués en réalité par les chefs d'ateliers et les sous-adjudicataires, tenus les uns et les autres d'ailleurs, par leur manque d'avances, dans l'étroite dépendance des grands soumissionnaires. Ainsi, pour ces derniers et une fois l'adjudication obtenue, la charge des entreprises est fort simple et se réduit à avoir sur les chantiers des commis pour contrôler le travail, assurer la répartition des avances nécessaires, garder le contact avec les chefs d'atelier et, lors de la livraison des travaux, discuter avec les ingénieurs. C'est, en réalité, antérieurement à l'exécution des travaux que se déploie la véritable activité des gens mettant leurs fonds dans ce genre d'opérations : elle est tournée surtout vers le siège et la conquête des adjudications, et, pour procurer cette fin, concentrée sur un délicat travail d'approche à l'endroit et des ingénieurs, et surtout des fonctionnaires de l'administration préfectorale pratiquement très puissants en matière de marchés de travaux publics.

C'est sur ce type que fonctionnait depuis quelque temps à Chambéry, et précisément en vue d'accaparer les grandes entreprises des routes de montagne, un syndicat comprenant plusieurs notables de la capitale savoyarde : André, Gruat (ce dernier appelé à être nommé bientôt maire de la ville), Burnier, Dunoyer et quelques autres, tous grands propriétaires de biens nationaux en Savoie, pays de Nice et ancien Piémont; tous désireux de faire largement fructifier leurs disponibilités. Complétaient l'association deux gros entrepreneurs du temps de la domination piémontaise, Perratone et Basso, ce dernier le constructeur même de la route par le col de Tende et qui dès l'an X — on a eu l'occasion de marquer la chose [1] — avait mené

---

le rendement : « On a remarqué (sur la route de Nice à Gênes) que les ouvriers attachent beaucoup plus d'importance au travail qu'ils font dans les parties dont ils sont chargés et qu'ils y mettent une espèce d'amour-propre. » Lettre de l'ingénieur Teulère, 6 janvier 1813. Arch. des Alpes-Maritimes, S. 29.

[1] Cf. chapitre III. Pour Perratone, il avait été l'entrepreneur de la route d'Asti à Alexandrie exécutée de 1784 à 1788. Au sujet de son activité d'alors, renseignements aux Arch. Tur. II². *Ponts et routes.* Dossier 27 (Province

la lutte pour le Cenis contre le Genèvre. Le groupe n'avait pas laissé, depuis l'annexion de la région piémontaise, de renouer avec le milieu turinais les anciennes relations courantes de ville à ville du temps de l'Etat de Piémont-Savoie; il les avait resserrées lorsque avait été rendue publique la décision de Crétet de confier aux administrateurs et fonctionnaires en service au delà des Alpes la conduite des grands travaux en montagne; ainsi, les brasseurs d'affaires de la capitale savoyarde se trouvaient-ils avoir, parmi leurs congénères piémontais, des amis avec lesquels ils avaient noué, précisément en vue de l'entreprise du Cenis, des projets d'alliance et de consortium; par eux, surtout, ils s'étaient assuré des complicités dans le personnel subalterne et moyen de la Préfecture du Pô, où allaient se traiter les adjudications; là, par application de la méthode consulaire visant à utiliser dans un encadrement français le plus possible d'éléments locaux, pas mal de scribes, voire quelques employés d'un ordre plus relevé, étaient des indigènes, quelques-uns assez distingués, pour la plupart vieux débris des anciennes administrations d'intendance ou politiciens rescapés de celles, éphémères, de l'époque révolutionnaire, en tout cas et en général fort intrigants et singulièrement accessibles aux influences locales. Bon nombre avaient été d'avance intéressés aux travaux du Cenis et ne pouvaient dès lors, des initiatives de Dausse en la matière, que ressentir la plus amère déconvenue. Ils allaient se ressaisir vite et chercher à rétablir la situation.

Très en confiance à l'endroit de ses collaborateurs indigènes, le préfet Laville, fort bien intentionné, mais assez indolent[1], avait laissé ses bureaux se constituer en un foyer d'intrigues

---

d'Asti) et, à la même section, chapitre 73 (Rapports au Roi), un rapport au Roi du 17 août 1787 (Dossier 48).

[1] « Le Préfet est un homme très honnête, à qui l'on ne peut reprocher que la plus parfaite insouciance dans son administration; il s'en rapporte à un petit Piémontais dont on ne fait pas l'éloge, et le seul auteur de cette cabale. » Dausse à Crétet, 25 prairial an XI (14 juin 1803). Arch. Tur. I. Période française. *Travaux publics.*

contre les services de l'Administration Générale, eux aussi installés à Turin, et cette opposition, assez vite, avait pris un caractère accentué, dépassant nettement le cadre de la banale rivalité de deux bureaucraties en bataille, tendues à une obstruction réciproque. Les gens de la préfecture, en bonne partie recrutés dans le pays même, cherchaient en effet à se poser, auprès de l'opinion locale, comme les défenseurs des intérêts et des droits des naturels en face du groupe des fonctionnaires à peu près exclusivement français constituant les cadres de l'Administration Générale et des grands services publics. Certains des bureaucrates affidés du syndicat chambérien jugèrent opportun de lier l'affaire du Cenis à cette opposition d'ensemble, et de porter la question sur le terrain de la défense des intérêts indigènes. Du fait que Menou, impérieusement sommé par le Premier Consul d'activer à tout prix la confection des routes[1], avait donné son approbation à la procédure expéditive imaginée par Dausse pour l'ouverture des travaux, ces employés crièrent très haut à la collusion, et au parti pris de favoriser les gens d'affaires français au détriment des Savoyards et des Piémontais; ils laissèrent entendre que Dausse et Menou n'étaient point sans avoir eu leur courtage dans l'affaire, que Menou, en particulier, comptait tirer un profit personnel de 200.000 francs des travaux du Cenis, que Dausse, par ailleurs, était évidemment intéressé dans les agissements de son ancien subordonné Perrin. Et, comme l'on sortait à peine de la période des généraux pillards et des commissaires concussionnaires, de tels propos, où il est facile de saisir, en même temps que l'influence des intérêts froissés, le retentissement d'une sorte de nationalisme d'affaires, trouvèrent immédiatement dans le public turinois la plus absolue créance; les choses en vinrent à ce point que Menou dut

---

[1] C'est le moment, en effet, où Menou reçoit les instructions de Bonaparte pour pousser le Genèvre, et, d'autre part, par le canal de Rolland, l'invitation de Crétet à presser le Cenis et où, incapable de discerner le jeu de la politique personnelle du Directeur général, il se résout à pousser parallèlement les deux cols. Cf. chapitre III.

mander auprès de lui et tancer vertement les gens de la Préfecture du Pô, premiers auteurs et colporteurs de telles insinuations. Cette remise au point, d'ailleurs, ne tranchait rien, car le préfet Laville, manœuvré par ses bureaux et invoquant ses prérogatives, refusa net d'approuver l'attitude du sous-préfet de Suse et laissa ses sous-ordres signifier à Dausse, en des termes extrêmement désobligeants, qu'il y avait lieu, avant d'entamer les travaux, de procéder en forme légale aux adjudications régulières [1].

Mais Dausse était homme à protester et à réagir vigoureusement : pour avoir raison de cette opposition de la Préfecture du Pô, il jugea ne pouvoir compter beaucoup sur Menou dont il supposait, non sans fondement, semble-t-il, qu'il ne suivait que d'assez haut et d'assez loin le détail des affaires; aussi, sans négliger d'ailleurs de faire travailler à ce sujet l'Administrateur général par Rolland, alors en inspection en Piémont, il donna tous ses soins à s'appuyer sur Crétet, dont il savait par Rolland même la grande irritation présente contre le groupe des affairistes de Chambéry. Ces derniers, en effet, et depuis longtemps, travaillaient ailleurs qu'au Cenis et, pour procurer leurs desseins, mettaient en œuvre les procédés les plus contestables : ententes pour fausser les enchères, chantage préventif envers les soumissionnaires plus faibles, rabais exagérés et abusifs consentis dans le seul dessein de tuer d'abord les concurrents, puis d'avoir les mains libres pour faire, au bon moment, pression sur l'administration des Ponts et, sous la menace de résiliation compromettant ou retardant la bonne marche des travaux, obtenir des relèvements exagérés de tarifs; bref, toute la stratégie de dol et de fraude si souvent pratiquée par les fournisseurs de l'Etat. Le groupe avait de la sorte réussi, tant sur certains chantiers du Simplon qu'aux grands travaux de la route à ce moment ouverte comme voie d'accès française vers le Valais sur la rive

---

[1] Copie de cette lettre à la date du 15 prairial an XI (4 juin 1803) dans les papiers de Dausse. Bibliothèque de Grenoble, R. 7232.

méridionale du lac Léman[1], à écarter toute concurrence; il cherchait dès lors à tenir la dragée haute à l'Administration et à faire considérablement hausser les prix du début[2]. Les choses étaient poussées si loin que Crétet allait envisager quelque temps, de préférence à l'acceptation de ces conditions nouvelles, l'abandon momentané de la chaussée de Saint-Gingolph; puis, de Cologne où il se trouvait en tournée, il allait prendre lui-même la chose en main, et en dépit de fort vives résistances, contre l'opposition même de certains fonctionnaires en service dans le Léman, allait décider un important entrepreneur des pays rhénans, occupé aux grands travaux publics exécutés dans la région mosellanne, à venir se charger de la route de Saint-Gingolph.

La tactique de Dausse auprès de Crétet était dès lors facile : c'était de montrer dans la résistance de la Préfecture du Pô le résultat des intrigues du groupe chambérien, de la compagnie Gruat comme l'appelait Crétet; cette tactique réussit pleinement. Le conseiller d'Etat couvrit absolument Dausse, le lui marqua dans les formes les plus précises et écrivit personnellement à Menou pour se plaindre des manœuvres auxquelles le préfet du Pô laissait par nonchalance s'employer ses bureaux[3]; ces

---

[1] Du Bouveret à Saint-Gingolph à travers les roches de Meillerie.

[2] Sur cette affaire, des détails aux Arch. Nat. F[14] 995-996. Crétet écrivant là-dessus (5 vendémiaire an XII [28 septembre 1803]) à l'Ingénieur en chef du Léman, lui dit : « Je compte sur votre sollicitude pour le service et impartiale équité pour être persuadé que vous concourrez à lever les obstacles qu'il (le nouvel entrepreneur) pourrait rencontrer. » Le Directeur avait d'abord écrit, puis — à la réflexion et jugeant sans doute l'allusion trop significative — barré : « Je compte sur votre loyauté pour, etc. » (F[14] 995).

[3] Lettre de Crétet à Menou, de Dunkerque, 15 messidor an XI (4 juillet 1803) : « J'entrevois qu'il y a à cet égard (du Cenis) des intrigues d'entrepreneurs et un défaut de confiance de la Préfecture du Pô dans la loyauté bien connue du citoyen Dausse. Je crains qu'une compagnie exclusive et fort chère que je rencontre partout dans le Mont-Blanc, le Léman et le Simplon, n'ait préparé toutes sortes de moyens pour s'emparer encore de cette affaire. Je n'entends pas l'exclure, mais l'intérêt de l'Administration exige qu'on lui oppose des concurrents, et, toutes choses égales, je préférerais ceux avoués par le citoyen Dausse comme plus dignes de confiance... Je place la route du Cenis de nouveau sous votre active bienveillance. » (Arch. Tur. I. Arch. du Royaume de Sardaigne, *Route royale de France*. Enveloppe 12.)

derniers, heureux d'avoir eu gain de cause sur la nécessité d'une adjudication dans les formes légales, semblaient vouloir maintenant réduire au minimum les formalités et les délais, brusquer les choses et mettre Crétet aussi bien que Dausse en présence du fait accompli : en particulier, ils se proposaient de bloquer en un seul lot les travaux que les devis de Dausse avaient divisés en six adjudications séparées. Dausse jeta feu et flammes, et, malgré que le surmenage et la contrariété eussent révélé en lui les fièvres de Saint-Domingue — ce qui ne contribuait pas peu à augmenter son irritabilité — il se démena tant et si bien qu'il obligea la Préfecture à en passer, au point de vue des formes, par où il voulait; toutefois, sur le fond de l'affaire même, il ne réussit qu'à demi : aux adjudications du 30 messidor an XI (19 juillet 1803), si les Perrin eurent les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> adjudications (débuts de la descente sur l'Italie et abords de Suse), Colombino et Gastaldi, la 2<sup>e</sup> (montée des rampes de Lanslebourg) et la 6<sup>e</sup> (partie de la descente sur l'Italie), le Chambérien André obtint la 3<sup>e</sup> adjudication (traverse du col) et Rossazza, l'un des membres du groupe turinais en rapport avec les Chambériens, la 1<sup>re</sup> — soit le début des rampes du côté savoyard. En somme, les efforts de Dausse secondés par Rolland et, grâce à ce dernier, en quelque mesure par Menou, pleinement approuvés d'ailleurs par Crétet, n'étaient pas parvenus à exclure complètement de l'entreprise les gens de Chambéry et de Turin.

De la chose, Dausse paraît avoir conçu un ressentiment caractérisé; toujours très excité des difficultés soulevées par la Préfecture du Pô, il donna presque immédiatement ses soins à éliminer de l'affaire l'adjudicataire André, qu'il jugeait, à tort, le plus redoutable. Dausse, très important fonctionnaire, ne manquait pas, vis-à-vis des entrepreneurs, de moyens d'action, et il pouvait, en l'espèce, d'autant plus facilement rendre la vie impossible à André que le mode d'exécution du travail, à savoir son accomplissement effectif par de nombreux sous-traitants, rendait l'intervention du contrôle plus facile et plus plausible. Dausse dès lors s'occupa à multiplier vexations et plaintes

contre le Chambérien et à lui occasionner mille ennuis; en fin de compte, après de nombreuses menaces et sous prétexte que les travaux ne s'exécutaient pas assez vite sur la partie dont André s'était rendu adjudicataire, il fit pratiquer, à l'encontre de ce dernier, un véritable dessaisissement. L'entrepreneur comprit que c'était la guerre ouverte; il feignit de se retirer et, par un accord particulier, repassa ses travaux à Rossazza, ce Turinais qui avait obtenu une des adjudications et avec lequel, depuis longtemps, André avait partie liée.

Ce n'était en réalité qu'une feinte : le groupe de Chambéry n'abandonnait pas la lutte, mais, pour la poursuivre avec plus de succès, il resserrait ses accords antérieurs avec les gens de Turin, mieux placés pour mener la bataille, et s'absorbait dans leur société.

Il y eut dès lors, dans la capitale piémontaise, un consortium dont la cheville ouvrière était constituée par les frères Rossazza et qui accaparait ou contrôlait la plupart des grands travaux entrepris par le Gouvernement français dans l'Italie du Nord, l'un des Rossazza ayant en particulier une bonne partie de la route de Nice à Gênes, un autre, les travaux considérables que le Ministère de la Guerre faisait faire aux fortifications de Fenestrelles et surtout d'Alexandrie, un troisième enfin et dès lors, deux des lots du Cenis. Par ailleurs, le groupe chambérien, désormais intégré dans la compagnie turinaise, conservait, en dépit de son éviction des travaux de Saint-Gingolph, la presque totalité des entreprises dans les départements du Léman et du Mont-Blanc, notamment les rectifications commencées sur la route de la Basse-Maurienne et qui allaient bientôt prendre une importance tout à fait capitale. L'on conçoit dès lors combien le siège du Cenis, dont la pleine conquête eût assuré en quelque sorte la liaison entre les chantiers des deux côtés de la chaîne et permis, dans l'utilisation de la main-d'œuvre, de combiner les travaux d'été sur les hauteurs et ceux d'hiver en plaine, continuait à paraître à tout ce monde de la plus haute importance. Et comme Dausse, ayant éventé la manœuvre du Chambérien,

faisait harceler Rossazza comme il avait fait harceler André, le syndicat passa à l'offensive, visant nettement à accaparer tous les travaux du col; il mena, en conséquence, toute l'année 1804 une campagne très strictement conduite.

Tout d'abord il porta son effort à discréditer Dausse, ce qui, à dire vrai, n'était point trop difficile; l'inspecteur, peu fait de par son caractère, on l'a dit, pour l'atmosphère coloniale de l'Italie du Nord, était justement en train, à la fois par son manque de souplesse et son esprit autoritaire, de s'aliéner dans tout le Piémont, en même temps que l'opinion publique locale, ceux des fonctionnaires que l'Administration française avait recrutés dans le pays. Le syndicat travailla à aigrir les choses, utilisant des complicités d'ordres divers; lors des premières difficultés d'adjudications, il avait attaqué Dausse comme un affairiste malhonnête qui, introduisant des entrepreneurs français au Cenis, était venu en quelque sorte ravir aux gens du pays un terrain de chasse réservé; l'on reprit, en l'amplifiant, ce thème, on le développa en des formes diverses. Ce faisant, l'on créa un courant d'opinion, en pleine coïncidence — si mince qu'il puisse paraître — avec cette crise de nationalisme et de gallophobie qui, au cours des années 1803-1804, semble bien agiter la Péninsule. Par ailleurs, le syndicat manœuvra au Cenis même contre les protégés de Dausse, pour les contraindre à abandonner la place, et ne recula, dans ce but, devant aucun moyen : pression sur Colombino et Gastaldi, les associés des Perrin, pour les amener à dénoncer leur contrat d'association, envoi d'agents provocateurs sur les chantiers pour débaucher les ouvriers, intrigues auprès des banquiers locaux pour leur persuader de couper les vivres aux entrepreneurs français; il chercha même à utiliser le brigandage sévissant en Piémont pour faire voler, entre Turin et Suse, les fonds voyageant pour le compte des Grenoblois. Enfin, et pour inquiéter par ailleurs ces derniers et les amener comme à une délimitation amiable des sphères d'influence, les Rossazza cherchèrent à les concurrencer en Dauphiné même aux adjudications qui, en juin 1804,

devaient se passer à Grenoble pour les travaux de la route par le Mont de Lans et le Lautaret; les Perrin, appuyés par des capitalistes dauphinois, semblaient devoir aisément emporter l'affaire. Le groupe turinais vint les combattre; il n'enleva pas le marché, pour ainsi dire acquis d'avance aux Perrin, ayant derrière eux, dans la coulisse, cet entrepreneur, Hotteland, dont le frère avait, à Paris, bataillé pour la route de l'Oisans [1], mais il fit ainsi la preuve que, pour atteindre les Perrin et Dausse derrière eux, il ne reculerait devant rien [2]. Peut-être même l'énigmatique médecin de Nice, dont les propos désorganisèrent les chantiers du Cenis à la fin de l'été, n'était-il qu'un agent opérant pour les Rossazza. La lutte s'annonçait donc, de la part du trust piémontais, ardente et sans merci; l'on peut se demander toutefois si ce trust aurait pu, en fin de compte, l'emporter s'il n'avait trouvé contre Dausse un appui très caractérisé de la part de certains des ingénieurs français en service au Cenis. Les Rossazza allaient, en effet, se trouver en situation de tirer parti de querelles très âpres, à ce moment même déchaînées dans ce milieu.

## IV

La situation de Dausse par rapport aux travaux du Cenis ne laissait pas que d'être assez complexe : directeur des Ponts et Chaussées de la 27e division, il avait la haute main sur l'entreprise du col, comme sur toutes celles qui se trouvaient dans son ressort territorial; lui marquant un intérêt tout particulier en tant que premier auteur du tracé, rédacteur des adjudications et véritable metteur en train de ce grand travail, il avait une certaine tendance à voir dans la construction de la route sa chose propre. Mais il n'en avait ni la direction de détail, ni la surveillance locale, soins qui ressortissaient à un autre fonc-

---

[1] Cf. plus haut, chapitre III.
[2] Arch. de l'Isère, S. *Dossiers de la route n° 91.*

tionnaire des Ponts, à l'ingénieur Deschamps [1], envoyé au printemps de 1803, en qualité d'ingénieur en chef du département du Pô, mais avec la mission spéciale de conduire les travaux de route du Cenis et du Genèvre. Cette situation était au fond assez fausse, par laquelle, sous les ordres mais en quelque sorte sur les brisées de Dausse, se trouvait ainsi travailler et agir un fonctionnaire assez élevé en grade pour prétendre à une certaine initiative et même à quelque indépendance. Il eût fallu de part et d'autre un bon vouloir entier qui semble avoir fait complètement défaut. De fait, Deschamps fut assez vite en délicatesse avec Dausse, mais ce conflit, qui paraît bien être surgi entre eux des conditions mêmes de leur collaboration, s'aggrava singulièrement en suite de la divergence des méthodes et de l'opposition des caractères; il se concentra en tout cas sur un point particulièrement sensible, savoir dans les préférences contraires accordées aux entrepreneurs en présence. Par là il s'élargissait singulièrement, se compliquant de suspicions mutuelles, d'accusations réciproques de collusion, d'insinuations ouvertes d'improbité et de concussion. Il ne pouvait dès lors que dégénérer en une de ces querelles personnelles, sans autre issue que brutale, et dont les adversaires sortent l'un et l'autre mal en point, en tout cas diminués, et il n'y aurait par suite pas à retenir ici cette affaire si la rivalité des entrepreneurs n'avait désormais évolué en fonction même de ce conflit.

L'opposition apparut dès l'abord, au lendemain même de l'arrivée de Deschamps au Cenis en 1803, mais ne donna lieu alors à aucun incident marqué; elle allait se préciser au cours de 1804, ne contribuant pas peu à augmenter cette atmosphère de malaise au milieu de laquelle déjà, et du fait de la tension

---

[1] Deschamps (Claude), né en 1765, élève de l'Ecole des Ponts en 1782. Ingénieur-élève à La Rochelle, au grand pont de Châlons (1785), sous-ingénieur à la Généralité de Paris (1785), ingénieur ordinaire dans les Ardennes (1791), ingénieur en chef du Pô (1803), ingénieur en chef de 1re classe de l'Ourthe (1805), inspecteur divisionnaire en 1810, inspecteur général en 1822.

entre indigènes et ouvriers, se poursuivaient les travaux de la route. Très vite, en effet, au cours de cette année, Deschamps se constitua l'opinion à laquelle il allait désormais se tenir et qu'il se formulait très nettement sous les espèces suivantes : Dausse, dupe ou complice, était victime de sa prédilection pour les Perrin et se laissait manœuvrer par eux.

L'inspecteur, en effet, pour appuyer le consortium Perrin-Gastaldi, affirmait que ce groupement donnait des garanties de moralité autrement solides que le trust savoyard-piémontais, soutenait que les Perrin, sans être de simples tâcherons, se présentaient comme des gens capables de suivre de très près le détail des travaux, qu'ils s'y employaient réellement et qu'ils offraient par ailleurs, dans l'association, à côté de Colombino et de Gastaldi, impossibles à écarter parce que seuls vraiment au fait du grand marché de main-d'œuvre qu'était Turin, un indispensable élément français de direction et de contrôle. Or, Deschamps, qui dès l'abord avait suspecté et détesté dans les Perrin les espions possibles de Dausse, en vint à penser que l'inspecteur s'abusait étrangement, pour ne pas dire plus : en fait, et selon lui Deschamps, les Perrin n'étaient eux aussi que des spéculateurs devenus bien vite fort experts à démarquer les procédés des grands accapareurs : se désintéressant de l'exécution matérielle des ouvrages — Deschamps l'affirmait du moins — les Perrin sous-traitaient, en effet, en se réservant un bénéfice net de 25 %, les sous-traitants cédant eux-mêmes leur tâche à des conducteurs ou chefs d'atelier avec un rabais de 10 %, et quelques-uns enfin de ces adjudicataires de troisième main fragmentant le lot obtenu entre de petits groupes d'ouvriers qui en prenaient les parties à forfait avec un nouveau rabais de 8 %. L'ingénieur concluait que c'était payer bien cher la satisfaction d'avoir au Cenis une façade d'entreprise française et qu'il n'y avait dès lors aucune raison d'aucune sorte de faire aux Perrin la moindre douceur. Il le leur fit bien voir, et, ayant dès le début affirmé la nécessité d'exercer la plus grande vigilance sur les agissements des Grenoblois, il les surveilla et

les contrôla fort strictement en dépit, affirme-t-il du moins, de toutes sortes d'obstacles mis à son action.

Vers la fin de la campagne de l'été 1804, il accentua encore à leur encontre ses procédés, prenant occasion ou prétexte du fait suivant : une des adjudications du groupement Perrin-Gastaldi comportait l'exécution de la galerie dans le grand rocher dominant la plaine Saint-Nicolas, un des principaux travaux d'art de la route et dont Dausse attendait beaucoup pour assurer à son œuvre un cachet imposant et grandiose; le travail en galerie, pouvant, à l'inverse des travaux à ciel ouvert, s'effectuer durant la mauvaise saison, avait été reporté, pour sa mise en train, à l'hiver 1804; or, à l'automne et au moment où les autres chantiers se fermaient prématurément à la suite des propos du médecin de Nice et des incidents rapportés plus haut, les entrepreneurs firent des difficultés d'entamer le travail de la percée, affirmant que les prix d'extraction du rocher avaient été prévus à un taux trop bas. Deschamps alors, sans attendre ni discuter davantage, déclara de sa propre autorité les entrepreneurs défaillants et s'aboucha directement avec leurs sous-traitants pour la mise en train des travaux. Il renouvelait ce faisant, mais en sens inverse, la manœuvre même que Dausse avait fait, l'année précédente, exécuter contre André. Par cette initiative, Deschamps mettait le feu aux poudres et ouvrait la phase aiguë de son conflit avec l'inspecteur.

Dausse, qui tout l'été s'était trouvé en tournées d'inspection dans le Piémont oriental, aux prises avec les administrateurs locaux en des contestations très âpres touchant les irrigations, n'avait prêté aux débuts de la chose qu'une attention assez distraite, très impatient seulement de voir au plus tôt entamer cette galerie qui était comme la grande idée de son projet. A son retour à Turin, il se trouva assailli par les réclamations des Perrin, qui se posaient en victimes et lui apportaient contre Deschamps d'impressionnantes dénonciations.

A en croire les entrepreneurs grenoblois, en effet, l'ingénieur, habilement circonvenu ou même formellement acheté, s'était,

durant toute la campagne, mis au service du trust Rossazza, avait apporté à ce dernier et en vue de tuer l'entreprise française, tout le concours de son influence et utilisé pour ce faire les procédés que voici : les entrepreneurs n'étant susceptibles d'être admis à paiement qu'au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, achèvement constaté par le procès-verbal de l'ingénieur chef de service, Deschamps avait toujours très exactement et promptement vérifié les travaux de Rossazza et mandaté les pièces comptables au bénéfice de ce dernier; par ailleurs et en même temps qu'il persécutait les Perrin pour les contraindre à la poursuite accélérée de leurs tâches, il avait au contraire apporté la plus grande négligence et des délais abusifs à vérifier leurs travaux, retardant d'autant la possibilité des paiements; il avait de la sorte placé les Perrin dans un découvert considérable, les mettant dans l'obligation d'emprunter à Turin à de très gros intérêts (2 1/2 % par mois) pour satisfaire les ouvriers réclamant impérieusement leurs salaires. Les Perrin, de l'attitude de l'ingénieur, concluaient ou feignaient de conclure à l'existence d'un plan bien lié, les manœuvres de Deschamps ayant pour but d'acculer leur entreprise à la faillite se combinant, selon eux, aux intrigues des Rossazza auprès des banquiers turinois et aux manœuvres très caractérisées de débauchage tentées presque exclusivement sur certains chantiers, à savoir les leurs propres. Ils ajoutaient que leur refus d'exécuter la galerie n'avait été qu'un éclat destiné à appeler l'attention sur une situation intenable.

Les allégations des Perrin reposaient-elles sur des bases précises? Dans l'état de la documentation, il est impossible de rien affirmer à cet égard. Ces allégations, en tout cas, Dausse, exaspéré de l'initiative de Deschamps, les fit immédiatement siennes. Répondant du tac au tac, il annula la décision par laquelle l'ingénieur avait soustrait aux Perrin l'exécution de la grande galerie. Presque immédiatement après, il prescrivit une suspension générale de tous les travaux, mesure scabreuse qui empêchait l'utilisation d'une campagne d'hiver pour la percée des roches,

mais qui — Dausse l'espérait du moins — allait donner les délais nécessaires pour procéder, en vue du printemps prochain, à une réorganisation d'ensemble comportant à la fois l'élimination de Deschamps et la mise hors de cause des Rossazza.

Se proposant ce but double, Dausse dressa ses batteries, cherchant à utiliser — peut-être les conseillait-il — une nouvelle démarche des Perrin; ceux-ci, se posant de plus en plus en victimes, affirmaient être en perte, en tout cas en manque à gagner sur les travaux de la campagne 1804 et faisaient valoir que la concurrence de tous les travaux entrepris à la fois dans l'Italie du Nord avaient amené une hausse formidable de la main-d'œuvre et du matériel. En conséquence, ils se prétendaient fondés à demander la résiliation des adjudications primitives et l'établissement de nouveaux prix. Ce qu'ils voulaient, au fond, ce n'était pas tant un nouveau marché qu'un concordat amiable leur procurant quelques bénéfices supplémentaires. Mais Dausse, dans un but d'offensive, leur conseilla alors d'insister surtout sur les longs retards dont ils avaient souffert de par la négligence qu'ils reprochaient à Deschamps. Vraisemblablement, l'inspecteur serait chargé de faire un rapport sur l'affaire; ce serait l'occasion rêvée de dire sur son subordonné tout le mal possible. Les choses alors, dans les prévisions de l'inspecteur, s'arrangeraient de la façon que voici : les Perrin accepteraient de continuer les travaux à des conditions sensiblement semblables aux précédentes, mais au préalable et comme compensation, ils obtiendraient l'éloignement de Deschamps. Une fois ce dernier liquidé, les Rossazza, privés de leur meilleur appui, n'auraient qu'à se tenir tranquilles et à abandonner la partie, définitivement perdue.

De ce que l'action de Dausse en liaison avec les Perrin se révélait ainsi formelle, avons-nous le droit de conclure à l'improbité de l'inspecteur? Il paraît aussi difficile de trancher de ce point scabreux en ce qui touche Dausse qu'en ce qui concerne Deschamps. Il n'est pas impossible que les deux adversaires aient été de part et d'autre de bonne foi : Deschamps

avait peut-être raison en incriminant les Perrin quant à leurs méthodes. Mais Dausse n'avait pas tort en soutenant qu'à écarter les Perrin, l'on travaillait pour les Rossazza, bien autrement redoutables, la suite n'allait que trop le prouver; de même, l'inspecteur était sûrement sincère en affirmant sur tous les tons que l'honneur des Ponts et Chaussées était engagé à ne pas laisser une entreprise française succomber sous les efforts de Piémontais malhonnêtes. Ainsi, et en dehors de toute question d'intérêts personnels, l'âpreté des amours-propres affrontés et l'incompatibilité des caractères suffiraient peut-être à expliquer la vigueur des attaques et la fureur des polémiques.

Dausse, en engageant les Perrin à solliciter une résiliation générale, avait cru choisir un bon terrain de bataille; il ne fit qu'élargir le débat. Deschamps, en effet, affirma de suite que c'était là une occasion unique de mettre fin, en prenant les Perrin au mot, à un marché onéreux et d'obtenir par de nouvelles enchères des conditions bien meilleures. L'inspecteur dès lors devait, comme condition première pour la réussite de sa manœuvre, porter d'abord tout son effort à écarter l'ingénieur. Fort de l'appui complet de Rolland, escomptant les bonnes dispositions de Crétet, il allait concentrer son activité à obtenir l'éloignement de son subordonné, point plus difficile à procurer — il allait bien s'en rendre compte — qu'il n'avait tout d'abord supposé.

A dire vrai, Deschamps, dès sa première campagne au Cenis et constatant à l'égard de Dausse l'incompatibilité de leur caractère et de leurs points de vue, avait demandé son transfert à un autre poste, et l'inspecteur, de même que, derrière ce dernier, Rolland, n'avait pas manqué d'appuyer ce désir. Mais, une fois terminée la campagne de 1804 et soulevée la question de la résiliation des marchés, une fois évident aussi le désir de Dausse de rendre la place intenable à son adversaire, — l'inspecteur avait entamé contre l'ingénieur une guerre de coups d'épingle, le chicanait sur les moindres détails et, par exemple, insistait pour que fussent très fortement réduits les frais de bureau,

pourtant plus que modestes, sollicités par Deschamps — ce dernier se piqua au jeu : tout en continuant à solliciter son changement, il entendit que les questions soulevées fussent préalablement résolues; dans ce but, il demanda instamment un congé pour venir s'expliquer directement et oralement devant le Directeur général à Paris de son différend avec son chef, surtout pour présenter à Crétet, qu'il avait d'ailleurs fait informer par une voie détournée, son avis personnel sur la continuation des travaux. Mais Dausse, avec une insistance si vive qu'il pouvait difficilement être passé outre, s'opposa à l'octroi d'un congé quelconque à Deschamps et dénonça, en termes fort aigres, ce qu'il appelait l'insubordination de ce dernier. Le conflit était dès lors porté en haut lieu, il allait se dérouler au milieu de phases diverses, sur l'évolution desquelles l'intervention personnelle de l'Empereur lui-même ne fut pas sans influer : Dausse, d'abord victorieux, put à un certain moment craindre le pire; en fin de compte, il eut franchement le dessous.

Crétet commença par louvoyer; il avait pour Dausse une estime entière et le réputait insoupçonnable, mais, par ailleurs, il tenait Deschamps pour un sujet de valeur, de caractère réfléchi et de tempérament pondéré; surtout, il ne laissait pas que d'être quelque peu inquiété par tout ce qu'il apprenait de divers côtés touchant la cherté des travaux du Cenis : si Dausse, en effet, avait pour lui Rolland, Deschamps et surtout les ingénieurs élèves employés au col, anciens polytechniciens, et qui faisaient bloc contre l'inspecteur avec leur chef immédiat, n'étaient pas sans protecteurs dans les cercles dirigeants des Ponts et ne se faisaient pas faute de faire parler en haut lieu. Aussi, tout en refusant, par la voie de Dausse, un congé à Deschamps et en précisant du même coup la situation subordonnée qui était celle de l'ingénieur au Cenis, le Directeur général jugea opportun de faire tenir à Dausse une lettre, d'ailleurs louangeuse et dans la rédaction de laquelle il s'efforçait manifestement d'arrondir les angles pour enlever à la démarche tout caractère tant soit peu pénible, mais dans laquelle aussi il faisait appel à l'activité et

au zèle de l'inspecteur pour comprimer les dépenses et obtenir de meilleures conditions de prix. En dépit des formules laudatives et des atténuations calculées de la missive directoriale, Dausse semble avoir été vivement affecté de la première réserve ainsi faite sur une œuvre à laquelle jusque-là n'avaient été donnés que des encouragements; il prit prétexte de la chose pour accentuer encore ses sentiments d'animosité personnelle à l'égard de Deschamps; ce dernier de son côté, soit qu'il eût connaissance par voie privée de la démarche de Crétet et qu'il crût y décerner un encouragement, soit qu'il considérât le moment venu de brûler ses vaisseaux, se décida à un éclat; passant outre aux règles admises de correspondance et sous le prétexte de gagner du temps, il adressait directement à Crétet, et sans passer par le canal de Dausse, un long rapport où il exposait d'ensemble ses vues personnelles quant aux méthodes des entrepreneurs, à la marche des travaux, aux collusions de Dausse avec les Perrin et concluait fortement à la nécessité d'en venir au plus tôt à la résiliation des marchés. Il ne faisait d'ailleurs nul mystère à Dausse de cette offensive et, soit loyauté, soit provocation, communiquait à l'inspecteur la copie de ce document.

Au même moment, annonce était donnée aux ingénieurs du Cenis du prochain passage de l'Empereur, et teneur leur était communiquée des ordres impériaux prescrivant la mise en parfait état du passage. Dausse savait que la route n'était point achevée; l'eût-elle été d'ailleurs, la traversée de la montagne n'eût pas laissé que d'être, en ce début de printemps, fort difficile, mais l'inspecteur redouta par surcroît que son initiative récente de suspendre les travaux ne lui fût imputée à crime; il pressentait et craignait la mauvaise humeur impériale au sujet de l'état de la chaussée et appréhendait vraisemblablement que le Maître, s'il venait à apprendre les discussions entre fonctionnaires et le point scabreux qui les avait fait naître, ne fût porté à établir une liaison de cause à effet entre ces dissentiments internes et l'état insuffisamment avancé de la route. Avant tout, Dausse semble avoir redouté un contact possible entre Des-

champs d'une part et d'autre part l'entourage impérial, voire le Maître lui-même, au hasard du séjour de l'Empereur sur le col et des interrogations que, suivant sa méthode bien connue, Napoléon ne manquerait de poser. Dès lors, l'inspecteur n'eut plus qu'une idée, éloigner à tout prix l'ingénieur avant le passage du souverain, et il exigea la chose sur un ton tel que Crétet ne put moins faire que de s'exécuter. Le Directeur, en conséquence, invita l'ingénieur à venir à Paris, à la fois pour exposer les idées qui étaient les siennes et pour y attendre une affectation nouvelle, promise d'ailleurs sous les espèces les plus avantageuses. Mais Deschamps à ce moment déclara ne plus vouloir de ce congé si vivement réclamé par lui quelques semaines auparavant. Il ne chercha plus, à force de protestations et de récriminations, qu'à faire traîner les choses, ayant sans nul doute deviné les appréhensions de Dausse et tenant à être là quand passerait l'Empereur, demandant à être jugé sur place et représentant qu'une fois remise faite de son service et de ses papiers, il se trouverait démuni de ses armes les meilleures. Après des incidents plus que pénibles, vint enfin un ordre impératif de rappel, mais le fait que Deschamps du même coup était promu à la première classe de son grade et recevait une importante mission à Liége soulignait que ce changement n'était pas une disgrâce. Crétet, pour obliger Dausse, débarrassait ce dernier d'un collaborateur devenu impossible, mais ne tranchait nullement du fond des choses. L'inspecteur le sentait bien et demeurait très inquiet. Il n'avait pas tort.

Pour lui, en effet, le passage de l'Empereur au Cenis devait être franchement détestable. Deschamps avait, au col, laissé des amis, d'abord les ingénieurs-élèves, ensuite les moines de l'Hospice, qui vivaient en fort bonne intelligence avec les fonctionnaires appliqués à la route, mais, par contre, semblent avoir fort peu goûté Dausse et avaient eu, surtout leur chef Dom Gabet, des froissements caractérisés avec l'inspecteur au sujet des travaux de la maison hospitalière. Les ingénieurs et les moines portèrent-ils au souverain leurs doléances contre l'inspecteur?

Se firent-ils les avocats de Deschamps, les interprètes des observations de ce dernier quant à la façon dont les travaux étaient conduits? Ou la seule inspection des lieux suffit-elle à mécontenter l'Empereur? Napoléon, en tout cas, fut fort contrarié de ce qu'il vit au passage; par ailleurs, il estima que le service des Ponts ne marchait pas en Piémont comme il l'eût souhaité. Il se trouva dès lors très disposé à faire porter à Dausse la responsabilité de la chose, d'autant que, à Turin, il allait recueillir sur l'inspecteur, non seulement les échos de la campagne habilement menée à l'encontre de ce dernier dans les milieux piémontais, mais encore, semble-t-il, les dénonciations les plus caractérisées.

Dans cet état d'esprit, l'Empereur marqua son mécontentement à la fois à Crétet et à Champagny[1]; surtout il souligna qu'il y avait lieu d'organiser plus fortement le service en Piémont et de disjoindre, pour les confier chacune à un directeur responsable, la conduite des routes des Alpes et celle du demeurant des travaux dans le bas pays. En vain Crétet jugea-t-il bon de faire observer à l'Empereur que l'actuelle pénurie d'ingénieurs dans les cadres du Corps obligeait à être ménager du personnel, et que d'ailleurs les doubles fonctions de Dausse allaient cesser bientôt, sitôt achevées les routes des cols. Napoléon maintint son point de vue, le précisa auprès de Champagny et, à plusieurs reprises, rappela de vive voix au Ministre ses intentions sur ce chapitre; à ce point que Champagny jugea utile d'en écrire particulièrement à Crétet et de lui recommander fermement la solution suivante : l'exclusive affectation aux

---

[1] Les sources pour suivre l'action de l'Empereur dans cette affaire sont les suivantes : n$^{os}$ 8707 et 8815 de la *Correspondance de Napoléon;* lettre de Champagny à Crétet du 18 prairial an XIII (7 juin 1805. Pièce n° 87 du dossier administratif Sevestre) ; lettres de Crétet à l'Empereur en date des 1$^{er}$ et 11 prairial an XIII (21 et 31 mai 1805) ; rapport du même au même sur le mois de thermidor an XIII (toutes ces pièces aux Arch. Nat. AFIV 1055). Enfin, dans le dossier administratif de Dausse, diverses lettres contemporaines de ce dernier à Crétet, surtout une lettre du Conseiller d'Etat à Dausse du 28 fructidor an XIII (15 septembre 1805).

travaux du Cenis et du Genèvre d'un ingénieur en chef n'ayant rien à voir en Piémont et presque indépendant de Dausse, et une formelle invitation adressée à ce dernier de reporter désormais le principal de son activité sur les travaux du Piémont; c'était donc un dessaisissement partiel de l'inspecteur que, très nettement, le Ministre préconisait.

De la colère du Maître [1], Dausse eût-il peut-être même pâti davantage si, entre temps, n'était arrivée une lettre de Crétet à Napoléon où le Directeur déclarait couvrir absolument l'inspecteur et se refuser, jusqu'à preuve du contraire, au moins jusqu'à la conclusion d'une enquête secrète, à croire aux accusations de concussion portées contre ce dernier; Crétet terminait en priant très fortement l'Empereur de donner quelques signes d'encouragement à Dausse. « Je supplie Votre Majesté de m'excuser si je m'occupe d'un si menu objet, mais il s'agit de protéger et de conserver un de ses meilleurs serviteurs. » Crétet, d'ailleurs, homme souple s'il en fut, était tout prêt à jeter du lest, et se proposait, s'il le fallait, d'éloigner Dausse en lui confiant une très importante mission dans le Parmesan. Sans doute eût-il pris cette mesure si l'Empereur eût de nouveau marqué quelque animosité à l'endroit de l'inspecteur. En fait, le Maître, absorbé par des préoccupations d'une tout autre ampleur, oublia l'affaire ou jugea bon de n'y plus insister.

Dausse, en tout cas, avait parfaitement réalisé la mauvaise humeur impériale et bien cru la partie perdue pour lui : dès le 26 avril, presque au lendemain du passage de Napoléon, il avait jugé bon de devancer le pire et demandé à rentrer en France, prétextant des raisons de convenance personnelle et de rappro-

---

[1] L'on trouve un écho de l'irritation de l'Empereur sur l'état insuffisamment avancé des travaux du Cenis dans une lettre du Directeur général au Préfet des Hautes-Alpes en date du 1er prairial an XIII (21 mai 1805) : « Sa Majesté désire qu'à la date du 1er messidor, les routes (des Alpes) soient praticables pour les voitures. C'est surtout celle du Mont Cenis à Suse dont Sa Majesté désire que l'on avance les travaux parce qu'Elle sait qu'ils sont les plus arriérés. » (Arch. des Hautes-Alpes. Série S. *Dossiers de la route 94*.)

chement familial, mais tenant à souligner aussi que « le séjour du Piémont était bien peu agréable pour les Français ». Aussi bien, sa situation au Cenis s'annonçait impossible. A l'Hospice, où les ingénieurs subalternes vivaient presque en famille, l'on affirmait le prochain envoi de l'inspecteur en disgrâce, et même Dom Gabet[1] se faisait fort auprès de tous d'obtenir bientôt, par l'intermédiaire de l'Impératrice, le retour de Deschamps[2]. Dausse, en conséquence, croyait expédient de demander de lui-même son éloignement.

En fait, il ne se résignait à la chose que la rage au cœur, et il le fit bien voir par son attitude ultérieure : en effet, ayant su par Rolland que Crétet avait, momentanément du moins, arrangé les choses et calmé l'Empereur, il se ressaisit et se remit à espérer qu'il pourrait, la bourrasque une fois passée, reprendre absolument la main. En conséquence, il ne cessa, tout l'été durant, d'en appeler au Directeur général, cherchant visiblement à se couvrir de lui et à se faire blanc de ce patronage. En particulier, il sollicitait de Crétet une justification pleine et entière et une marque éclatante d'approbation de nature à signifier aux yeux de tous qu'il n'avait pas démérité dans l'affaire Perrin. Il demandait surtout que l'on donnât à cette affaire la solution préconisée par lui et qu'on lui gardât la pleine direction de l'entreprise du col. Crétet, tout en rappelant très fermement les ingénieurs-élèves à leur devoir de subordination respectueuse à l'endroit de Dausse, ne voulut pas s'engager dans la voie souhaitée par ce dernier : il signifia à l'inspecteur, dans une lettre du 15 septembre 1805, qu'il lui conservait personnel-

---

[1] Dom Gabet ne désarma jamais dans son hostilité contre l'Inspecteur. Quelques années plus tard, il dénonçait encore « l'obstination de M. Dausse, son entêtement, son soin à écarter tous ceux qui lui obstent ». Ces reproches semblent bien avoir été amplement justifiés.

[2] L'Impératrice, à son retour d'Italie, avait témoigné beaucoup d'intérêt aux moines de l'hospice : « J'ai perdu trois heures de plus que je n'aurais dû au Cenis, et je me suis arrêté constamment à cause de l'Impératrice. » Napoléon à Eugène, 13 juillet 1805, *Correspondance*, XI, n° 8979.

lement toute son estime, qu'il avait travaillé à dissiper dans l'esprit de l'Empereur et de Champagny les impressions fâcheuses ressenties par eux. Les choses étant ainsi, Dausse aurait tort d'exiger davantage : « La justification contradictoire que vous souhaitez ne servirait de rien et ne ramènerait pas l'opinion publique du Piémont irritée contre vous. »

Par cette lettre, Crétet semble bien donner sur l'affaire le fond de sa pensée. Le Directeur tenait toujours l'inspecteur pour honnête et au-dessus de toute concussion; il continuait à en priser fort l'activité et le zèle. Mais il ne comptait pas pour autant aveuglément adopter tous les points de vue de Dausse; en particulier, il était loin d'avoir, dans l'affaire des adjudications, arrêté son opinion, aussi n'entendait-il point à cet égard se lier les mains. C'est dans ce sens qu'il formula les instructions personnelles et confidentielles dont il munit l'ingénieur Sevestre [1] en appelant ce fonctionnaire d'un département montagneux, la Corrèze, pour l'affecter exclusivement aux travaux du Cenis : avec plus de liberté d'allure que son prédécesseur Deschamps et avec une autonomie réelle, Sevestre devait recueillir et transmettre tous les renseignements relatifs à l'état et à la conduite des travaux et de nature à permettre au Directeur de se constituer enfin, sur la question, une appréciation bien fondée [2].

Sevestre eut assez vite son opinion formée, si même il n'avait déjà son siège fait en arrivant sur les lieux, vraisemblablement incliné qu'il était à la sévérité contre Dausse par la joie bien

---

[1] Sevestre (Mathurin), né à Rennes en 1755. Elève à l'Ecole des Ponts et Chaussées de Bretagne en 1775, admis à celle de Paris en 1781 ; affecté au port du Havre en 1782, au port de Saint-Jean-de-Luz en 1785, de Boulogne en 1792 ; ingénieur ordinaire de la navigation intérieure d'Ille-et-Vilaine en 1793 ; nommé en l'an XI ingénieur en chef de la Corrèze ; appelé au Cenis en l'an XIII : y reçoit la première classe de son grade le 1er novembre 1806. Nommé en 1812 ingénieur en chef de la Haute-Vienne.

[2] Quand il s'agit de donner à Tulle un successeur à Sevestre, Champagny, dans le rapport rédigé à cet effet, tint à rappeler que c'était sur l'ordre même de l'Empereur que l'on avait envoyé un ingénieur en chef spécialement pour les travaux du Cenis et du Genèvre. Rapport annexe du décret 15 *bis* du 22 brumaire an XIV. Arch. Nat. AFIV. Plaquette 1162.

naturelle d'avoir à critiquer et à juger les faits et gestes d'un supérieur hiérarchique. Dès l'abord d'ailleurs, il fut en pleine entente avec les adversaires de l'inspecteur et se mit probablement — du moins Dausse l'en incrimina — en correspondance avec son prédécesseur Deschamps. Besogneux et fort amateur de l'hospitalité gratuite de l'Hospice, Sevestre put, par surcroît être influencé par l'état d'esprit régnant dans la maison du Cenis. Au demeurant et quoi qu'il en soit, il se prononça, en novembre 1805, dans un rapport minutieux et détaillé sur le fond de l'affaire, concluant contre les Perrin et par là contre Dausse.

Dans le même moment et probablement pour peser sur la décision de Crétet, les grands entrepreneurs se livraient dans le Mont-Blanc à une manœuvre qui n'était pas nouvelle, mais dont ils se croyaient fondés néanmoins à attendre quelque résultat : demeurant dans la coulisse, ils laissaient adjuger de très considérables travaux dans la Haute-Maurienne — la complète réfection de la route entre Modane et Lanslebourg — à un certain nombre de tout petits chefs d'atelier qui, dans leur désir ardent d'avoir les travaux, consentaient des conditions particulièrement avantageuses pour l'Etat. C'était donner à croire que si l'on résiliait les adjudications du Cenis, il en irait de même, et la manœuvre qu'avaient en vue les Rossazza n'est pas difficile à discerner : s'effacer quelque temps, pousser en avant les petits adjudicataires, dont beaucoup n'étaient que de pauvres diables sans aucune avance et tenant au fond le rôle d'hommes de paille, ce faisant, procurer la défaite des entrepreneurs soutenus par Dausse. Puis, une fois les Perrin écartés, provoquer à l'heure jugée bonne, de gré ou de force, la débâcle des petits contractants, et à ce moment apparaître à l'Administration en peine comme la carte forcée. Procédé qui leur avait déjà réussi en d'autres affaires, pour la route notamment de Gênes à Nice.

Crétet fut-il dupe de cette manœuvre? La chose est assez peu probable. Mais s'il ne manquait certes ni de netteté dans les idées ni de fermeté dans les desseins, le Directeur, comme assez souvent les hauts administrateurs du reste, n'était pas sans

avoir au fond une pratique presque essentiellement au jour le jour et surtout en quête de résultats immédiats. Sans doute se dit-il qu'il fallait profiter de la situation et du conflit entre les entrepreneurs pour obtenir les meilleures conditions possibles, et qu'au moyen d'une grande vigilance l'on pourrait toujours parer par la suite au développement du plan des grands accapareurs? Toujours est-il que, malgré les efforts de Rolland et les rapports par lesquels cet inspecteur s'efforçait de contredire les allégations de Sevestre, le Directeur se décida contre les protégés de Dausse; il prononça la résiliation des adjudications en cours, prescrivit la passation de nouveaux marchés et donna cette directive que dans les opérations nouvelles les lots devaient être fractionnés dans la plus large mesure possible et ce, afin de provoquer, autant que faire se pourrait, la concurrence des petits soumissionnaires.

Dausse essuyait là un échec sensible et dont il fut douloureusement mortifié; inversement, les adversaires de l'inspecteur, encouragés par ce succès notable, voulurent pousser plus loin leurs avantages et les développer en un éclatant triomphe. Ils se proposèrent pour cela de remettre en question, non seulement les procédés et les méthodes qui avaient jusqu'à ce jour présidé à la confection de la route, mais encore la conception même et l'économie générale du projet.

Le tracé de la voie du Cenis, tel qu'il avait été élaboré par Dausse, procédait — on a insisté plus haut sur ce point — d'un souci de tradition, de simplicité et d'économie : garder à Termignon et à Lanslebourg des éléments d'activité et comme une raison d'être par le passage de la route, de Lanslebourg monter au plateau par de grandes rampes très adoucies; sur le plateau pratiquer de grands alignements le plus harmonieusement raccordés; pour la vertigineuse descente sur l'Italie, répartir les 1.500 mètres de dénivellation le moins irrégulièrement possible, pour cela soutenir le chemin aux flancs des grandes masses montagneuses s'abaissant vers la rive droite de la Cenise, telles avaient été les essentielles préoccupations de Dausse, inspirées

du souci marqué d'une simplicité sans recherche. Or, cette simplicité avait été jugée un peu étriquée par beaucoup de subalternes de l'inspecteur et surtout par les très jeunes polytechniciens employés en sous-ordre, types marqués d'une génération plus ambitieuse que celle des praticiens éprouvés mais manquant peut-être de culture générale, tels que se présentaient Rolland et Dausse. De la sorte, dans le cercle des jeunes ingénieurs et leur naturelle antipathie pour les méthodes autoritaires du grand chef aidant, beaucoup de critiques étaient élevées contre l'inspecteur auquel on reprochait en particulier que sa route, confrontée à celle du Simplon, faisait un peu pauvre et un peu nu, pour tout dire insuffisamment grandiose. De là un contre-projet peu à peu précisé et qui avait fini, dans ce milieu, par rallier toutes les adhésions : respectant la traversée du plateau où rien vraiment n'était à critiquer, ce contre-projet reprenait, pour le revers occidental, le départ du thalweg très loin en aval et la montée au plateau d'une seule rampe; soit le dessein même que Dausse avait cru devoir écarter; sur le versant italien, le nouveau tracé, s'inspirant pour le choix des lieux de la direction du vieux sentier piémontais et gardant l'exposition au Midi, eût passé par la Ferrière et, au prix de savantes et grandioses substructions, gagné le plan de la Novalaise; enfin, pour rehausser l'ensemble, était prévue, à la traversée de Suse, une véritable voie triomphale autour de laquelle pourrait s'ordonner une cité neuve et plus régulière.

Tant que Deschamps avait été au Cenis, les jeunes polytechniciens n'avaient rien pu sur ce chapitre. Sans doute et quoique sensiblement plus âgé que ses subordonnés, l'ingénieur n'avait pas laissé que d'adopter en la matière, par fronde contre l'inspecteur, les opinions soutenues autour de lui; mais à mener contre Dausse la controverse des adjudications, il avait estimé avoir suffisamment à faire pour ne pas soulever, autrement qu'avec une prudence extrême, la question du tracé. Pour Sevestre, au contraire, les ingénieurs-élèves, envers lesquels il semble avoir eu une attitude de condescendance et de gêne, le

manœuvrèrent très vite sur ce point et le poussèrent l'épée dans les reins. Ils profitèrent, pour enlever l'affaire, du passage au Cenis d'un des plus hauts dignitaires du Corps, Prony, un de ceux qui, par son enseignement à l'Ecole des Ponts, avait alors le plus d'influence sur les jeunes recrues de la maison, groupées autour de lui en une façon de clientèle. Rentrant d'une importante mission en Italie, Prony, sollicité par ses anciens élèves, donna en passant un coup d'œil au Cenis et, soit complaisance, soit facilité d'homme qui juge de haut, soit conviction, improuva très fortement le tracé de Dausse. Forts de cet encouragement, les jeunes gens n'eurent pas de peine à faire agir Sevestre : fier de sa première victoire dans l'affaire des adjudications, ce dernier rêva sans doute d'un coup de maître qui orienterait sa carrière, jusque-là pénible et difficile, vers des voies plus heureuses; sans plus hésiter, il rédigea au printemps de 1806 et fit tenir à Crétet un long mémoire préconisant ce nouveau tracé. Mais Sevestre avait trop présumé de son intervention : Crétet avait pu rejeter l'opinion de Dausse dans une question purement administrative; il ne pouvait s'infliger un démenti à lui-même en bouleversant en pleine exécution un plan dans l'adoption duquel il avait eu sa part de responsabilité; aussi, sans attendre le rapport très aigre où Rolland, saisi pour avis des propositions de Sevestre, fulminait contre ce dernier, le Conseiller d'Etat faisait plus que sèchement [1] comprendre à l'ingénieur combien était peu goûtée en haut lieu une initiative de cet ordre [2].

---

[1] « Il ne convient pas de remettre en question, aujourd'hui, ce qui a été décidé en pleine connaissance de cause. Je vous invite donc à renoncer à toute discussion ultérieure qui ne pourrait qu'égarer l'opinion, donner des regrets aussi inutiles que peu fondés et servir les ressentiments de quelques individus en occasionnant à M. Dausse des désagréments qu'il est loin de mériter; ...tout retour sur le passé doit être évité, surtout par les ingénieurs qui sont intéressés à l'honneur de leur corps; louant votre zèle et vos intentions, je vous engage à en supprimer l'effet. » (Crétet à Sevestre, 20 mars 1806. Arch. Tur. I. 3e Période. *Route royale de France.* Dossier 12.)

[2] Quelques années plus tard, Molé crut bon — conviction ou désir de se faire valoir — de saisir, après sa nomination à la Direction des Ponts et

A cette déconvenue de Sevestre, Dausse aurait pu trouver de quoi atténuer quelque peu la mortification précédemment essuyée; l'inspecteur, néanmoins, ne semble pas avoir été très sensible à la chose. Ulcéré de toutes ces difficultés, il n'aspirait plus dès lors qu'à recevoir le dédommagement de ses travaux et de ses efforts sous les espèces d'une inspection en France. Sur sa sollicitation expresse, il obtenait, à la fin de 1806, le poste très recherché de Grenoble; de la sorte, il ne quittait pas sans quelque compensation ce pays italien et cette atmosphère piémontaise auxquels, en somme, il n'avait pas su s'adapter.

Il emportait toutefois la satisfaction — si c'en est une — d'avoir vu juste dans l'affaire des marchés : les nouvelles adjudications passées dans le courant de l'été 1806 avaient, en effet, consacré la victoire du trust Rossazza, et cela dans des conditions particulièrement éclatantes, car le syndicat ne s'était même pas donné la peine de mettre en avant des hommes de paille. Comme le haut personnel administratif des Ponts était alors remanié, que Crétet cédait la place à Montalivet, que Dausse, par ailleurs, affirmait hautement et à qui voulait l'entendre son ferme dessein de prochain départ[1], les Rossazza, jugeant que leurs affaires ne pouvaient que gagner à ces façons d'interrègne, n'avaient pas estimé nécessaire de sauver les apparences et cru pouvoir, sans risques, jouer franc jeu : ils avaient fait le vide autour des enchères et l'un d'eux, Eusèbe, s'était rendu adjudicataire de tous les lots entre lesquels étaient fragmentés les travaux restant à faire, travaux relatifs non pas tant à la route elle-même — elle avait été achevée entre temps et depuis la

---

Chaussées, la première occasion favorable pour critiquer le tracé approuvé par son devancier Crétet : « La route du Cenis ne laisse qu'un regret : c'est qu'elle n'ait pas été tracée au Midi, et que par là l'on ne se soit pas mis à l'abri de la chute des avalanches. » Rapport à l'Empereur, 23 octobre 1810. Arch. Nat. AFiv 1056.

[1] Le 28 septembre 1806, il disait dans une lettre sa joie de quitter bientôt l'Italie, « pays désagréable pour les Français, dangereux pour ceux qui y voyagent et très dispendieux ». (Dossier personnel.)

fin de 1805 était à peu près roulable — qu'à l'achèvement des ouvrages d'art et des diverses annexes — fort importantes — de la chaussée.

Ce plein succès des Rossazza dans l'affaire du Cenis allait d'ailleurs comporter des suites non négligeables : tout fiers d'avoir remporté là et de haute lutte un avantage signalé, présentant l'éloignement de Dausse comme un triomphe et un encouragement pour leurs efforts, les membres du groupe turinais allaient développer leurs manœuvres; ils poursuivront désormais l'accaparement et le contrôle de tous les travaux publics, non plus simplement de la région alpine et piémontaise, mais d'une part de tout le Sud-Est français, d'autre part de toute l'Italie impériale, aussi bien à Genève, Chambéry et Nice qu'à Gênes, Parme, La Spezzia, visant, sous la forme d'absorption d'entreprises locales, à étendre leur action et leurs affaires sur plus de vingt départements [1].

Cela d'autant plus que le départ de Dausse de Turin laissait la direction des travaux de l'Italie impériale à un haut fonctionnaire, l'inspecteur D..., dont le moins qu'on puisse dire c'est qu'il devait, à l'égard du trust Rossazza, pratiquer une politique de complaisance plus que suspecte. L'on pourrait penser à première vue qu'aussi bien D... n'allait ce faisant que continuer, mais au bénéfice d'intérêts contraires, les méthodes mêmes de Dausse. En fait, entre les deux systèmes il y a de fortes nuances. Dausse, sans doute, vis-à-vis du groupe Perrin, avait fait montre d'une partialité évidente et s'était compromis en voulant, envers et contre tous, couvrir les Grenoblois, mais il n'est pas impossible qu'au fond ce soit surtout par raideur et maladresse que Dausse ait péché; en tout cas, dans sa faveur

---

[1] Les éléments d'une étude de l'activité ultérieure du trust Rossazza — activité que l'on compte bien étudier un jour — se trouvent et dans les dossiers personnels des fonctionnaires des Ponts, ceux en particulier de l'inspecteur D... et de l'ingénieur L..., et dans les cartons de la série F[14] relatifs aux départements de l'Italie française, pour une moindre part aussi, dans les papiers de Dausse.

pour cette entreprise française, il avait joué franc jeu, se targuant toujours de raisons avouables et peut-être, après tout, plausibles; pour D..., au contraire, il allait, dans ses agissements vis-à-vis du groupe turinais et des efforts d'extension de ce dernier, développer une pratique de collusion à la fois plus oblique et surtout autrement active et habile, et c'est bien une indéniable et très contestable complicité que devaient trouver, dans le nouveau Directeur du service, les efforts et les intrigues du syndicat piémontais.

## V

Le départ de Dausse fournit, dans l'histoire de la route, une date à laquelle on peut s'arrêter. Désormais, l'ère héroïque de la construction du Cenis est bien close. Non du reste que tout soit terminé au point de vue matériel, bien au contraire; le perfectionnement de la chaussée et de ses annexes, le développement des projets impériaux quant au passage donnent lieu de nouveau à des travaux considérables, et par ailleurs la poursuite de l'entreprise n'est pas sans comporter encore des épisodes fort savoureux.

En particulier, une décision de Montalivet rendant à Dausse — bien que ce dernier, désormais à Grenoble, n'eût plus le col dans son ressort administratif normal — un pouvoir, mal défini d'ailleurs, de contrôle officieux sur les travaux du Cenis, prolongea interminablement — jusqu'aux derniers temps du régime — l'ère des discussions, en même temps qu'elle envenimait singulièrement toutes ces querelles. Plus fielleusement que jamais se dépensèrent, autour des travaux, des trésors de subtile diplomatie administrative, et plus inextricablement que jamais aussi s'entrecroisèrent les fils compliqués de plusieurs intrigues adverses : action de Dausse, d'autant plus à l'aise qu'il n'a maintenant plus de responsabilité active, à la fois contre l'ingénieur Sevestre, à l'égard duquel il excite Montalivet et auquel il s'ingénie à rendre la situation aussi difficile que possible, et sur-

tout contre les Rossazza dont il ne cesse, bien que la chose ne le regarde plus en droit, de dénoncer les spéculations en Italie non moins qu'au Cenis; action contraire de l'inspecteur D..., menant contre son prédécesseur une campagne aussi habile que perfide et se donnant comme but d'amener enfin la complète élimination de Dausse de l'affaire. Au milieu de ces ressentiments en bataille, un très sympathique fonctionnaire, Derrien [1], qui a débuté au Cenis en 1803 et y a gagné ses éperons, et y restera jusqu'à 1814, pousse, aussi loyalement que pouvait le comporter une situation singulièrement difficile, sa fortune et sa carrière, évoluant dextrement entre les rivalités déchaînées et soutenant par surcroît la lutte contre certaines prétentions renaissantes du Génie militaire, quant aux routes des Alpes.

En fait, toutefois, le véritable intérêt du Cenis est désormais ailleurs. Il est d'abord — et en partie — dans la vie intérieure de tout le petit monde qui s'est constitué sur le plateau et auquel le développement des desseins impériaux donne de plus en plus d'importance : les cantonniers de la route, les gendarmes et soldats de la petite garnison, les estivants attirés, la belle saison durant, par l'agrément du séjour, surtout les moines de l'Hospice qui, à la fois par la volonté bien manifestée de la haute administration impériale et le consentement plus ou moins résigné des ingénieurs et des officiers en résidence au col, sont

---

[1] Derrien (Romain-Marie), 1780-1844. Reçu à l'Ecole polytechnique en 1796; à l'Ecole des Ponts en 1800. Ingénieur-élève à Boulogne (1800-1801), à la route de Saint-Cloud à La Malmaison (1802), au Cenis (1803) ; ingénieur ordinaire pour les travaux du Cenis (mars 1804) ; successivement promu de 2e et de 1re classe. Ingénieur en chef chargé en chef des travaux des cols du Mont Cenis et du Mont Genèvre au printemps de 1812. Ingénieur en chef du Maine-et-Loire après son repli sur l'intérieur (été 1814). Il termina sa carrière comme inspecteur divisionnaire. C'est Derrien qui, après Dausse, peut être retenu pour le vrai technicien du Cenis. Entre les deux hommes il y eut d'ailleurs aussi peu de sympathies que possible : « Je respecte M. Dausse, c'est le seul sentiment qu'il a le droit d'exiger de moi... C'est un devoir que j'ai toujours rempli; j'avoue que je ne l'aime pas et je crois que je ne suis pas le seul. » Lettre Derrien au maître des requêtes Fabbroni, 21 janvier 1812. Arch. Nat. F14 1013.

devenus les véritables maîtres du pays et y ont constitué comme une minuscule principauté ecclésiastique. Il y a là, même et peut-être surtout au moment où la politique de Napoléon poursuit dans tout l'Empire la suppression de la vie congréganiste et traque les anciens religieux, une tentative au plus haut point curieuse de maintenir, par le moyen des hospices des cols et surtout grâce à la maison du Cenis, particulièrement en faveur, un centre actif de vie conventuelle; effort qui paraît[1] — autant que peuvent permettre de l'apercevoir la brièveté et l'imprécision de certaines allusions — se lier à l'ensemble de la résistance catholique à la politique religieuse napoléonienne et qui, par ailleurs, semble bien avoir trouvé dans les hauts fonctionnaires du Ministère des Cultes une complicité caractérisée.

Mais l'intérêt capital du Cenis est dans le rôle que tient désormais ce col de grand passage franco-italien, de point essentiel de soudure entre la France et la Péninsule. Ne pas faire à ce rôle une part très large serait complètement mutiler l'étude du Cenis napoléonien. Il a paru, en conséquence, que mieux valait négliger certains détails, si pittoresques soient-ils, de l'œuvre impériale réalisée sur le plateau pour s'attacher désormais à l'étude de l'activité économique de la route jusqu'en 1815.

---

[1] L'on se contente ici d'indiquer ce point de vue et de réserver, pour un travail ultérieur, l'histoire de ces couvents. Il y aurait lieu, en particulier, d'étudier à cet égard l'activité des Trappistes installés au Mont Genèvre et plus particulièrement celle de leur supérieur, activité qui provoqua, de la part de l'Empereur, en dépit de la bienveillance marquée de Napoléon pour les hospices des cols (Lettre à Gaudin, 26 septembre 1809. *Corresp.*, XIX, n° 15863), un éclat caractérisé (Lettre à Rovigo du 29 juillet 1811 — Lecestre — Lettres inédites, n° 846). A l'inverse de ceux du Genèvre, les moines du Cenis se montrèrent toujours très prudents.

# CHAPITRE VI

## L'utilisation commerciale des passages des Alpes Occidentales sous le Premier Empire. Le rôle du Cenis et du Simplon dans le fonctionnement du blocus continental.

Dessein d'étudier le courant établi par les passages alpins à l'instar des actuels courants ferroviaires. Difficultés et incertitudes d'une telle étude. Nécessité de voir ce qu'a été le commerce franco-italien à l'époque impériale.

I. — Caractère du commerce entre la France et la Péninsule : la doctrine française : l'Italie, considérée comme un pays exclusivement agricole, doit s'approvisionner uniquement de produits manufacturés français. Cette doctrine a pour but de procurer la complète inféodation économique de la Péninsule à la France. Rigueurs croissantes dans la poursuite de ce but : l'on aboutit à une augmentation considérable du volume des échanges, mais cette prospérité artificielle est le résultat d'un état violent et anormal. Ce caractère factice des échanges va avoir sa répercussion sur l'organisation des routes de commerce.

II. — Au début, Napoléon veut exploiter commercialement l'Italie par la voie d'eau du Pô, il veut de même constituer Gênes en porte du commerce français vers l'Italie. Difficultés qu'il rencontre à cet égard : ni les Italiens du Royaume, ni les ingénieurs impériaux ne veulent s'intéresser aux travaux du Pô ; ils entravent de la sorte l'effet des volontés impériales ; par ailleurs, l'exploitation du Pô aurait supposé la liberté de la mer. Dans ces conditions, ce sont les routes des Alpes qui vont être les voies du commerce français vers l'Italie.

Etude de l'activité de ces routes : le premier caractère de cette activité est de présenter un contraste complet entre l'exploitation très active du Cenis et l'exploitation languissante du Simplon ; nécessité de rechercher les raisons de ce contraste. Eléments de la fortune du Cenis : il dessert naturellement une bonne partie de la France et de la Péninsule ; il a dans sa sphère d'action Lyon qui est devenu un grand centre de commission vers l'Italie et le siège de fortes organisations de roulage ; étude de ces organisations. Eléments de la défaveur du Simplon : précarité de ses voies d'accès françaises, mais impossibilité d'expliquer son abandon par les seules causes naturelles, d'autant que Genève aurait eu un gros intérêt à exploiter le passage ; la disgrâce du Simplon doit s'expliquer par les conséquences du système du blocus continental ; les douaniers considèrent la route comme dangereuse et réussissent, probablement avec la complicité du Ministre Crétet, à stériliser l'exploitation commerciale de la route par les stipulations du

traité de commerce franco-italien de 1808; abandon presque complet du Simplon en 1809 et 1810. Il va être rouvert en 1811 par l'organisation du transit du Levant.

III. — Les idées de Napoléon quant à l'utilisation de l'Italie pour capter le trafic levantin et concurrencer les routes allant de Trieste vers l'Europe du Centre et de l'Ouest. Première manifestation de ces vues lors du traité de commerce de 1808; elles se précisent, se développent et s'organisent vraiment avec l'annexion des provinces illyriennes. Intention de l'Empereur quant à l'obligation du passage par l'Italie; il songe à tout bloquer par le Cenis et la Corniche. C'est Montalivet qui, par la considération des nécessités matérielles, parvient à faire rouvrir le Simplon.

IV. — Le trafic des cotons va dès lors donner leur activité la plus caractérisée aux passages des Alpes occidentales. Incidents survenus à ces cotons dans leur traversée des Alpes. La répartition de ce transit entre le Cenis et le Simplon. Sa cessation en 1813.

L'étroite inféodation politique de l'Italie à la France devait, dans la pensée impériale, se doubler d'une rigoureuse subordination économique constituant les marchés de la Péninsule en terre d'exploitation au bénéfice des commerçants français. De cette conception découlait, pour les routes des Alpes, une fonction de la plus haute importance; ouvertes dans un but surtout politique et stratégique, ces routes apparaissaient dès lors appelées à jouer, pour le développement des rapports d'échange franco-italiens, un rôle de tout premier ordre et véritablement capital, et s'offraient comme constituant, pour cette exploitation de la Péninsule, une partie essentielle de l'outillage français. Préciser ici dans la mesure du possible leur rôle réel, fixer la physionomie de leur action effective à cet égard a paru l'indispensable complément, le couronnement nécessaire de l'étude de leur histoire à l'époque napoléonienne.

Dessein dont il n'y a pas lieu de dissimuler, à les confronter avec l'étroitesse de nos sources, les difficultés indéniables et l'ambition peut-être excessive! Même de nos jours, et en dépit de l'appareil abondant de statistiques dont il est loisible d'avoir la disposition, il est fort délicat d'apprécier la nature et le volume des courants commerciaux suivant une voie déterminée; il est plus malaisé encore d'en interpréter correctement les origines et l'orientation, d'en décomposer avec une certitude absolue les

éléments constitutifs. Les facteurs géographiques et économiques, en effet, sont fort loin d'entrer les seuls en ligne de compte, et bien d'autres raisons interviennent, d'une complexité tout à fait de nature à surprendre et à dérouter : si fortement et si strictement discipliné que semble le trafic du fait des voies ferrées [1], dans la pratique, la politique ferroviaire des gouvernements et des grandes compagnies, de par la pratique multiple et subtile des tarifs différentiels, des combinaisons d'itinéraires, des détaxes et des surtaxes pour certains parcours, apporte un très important élément de modification et de dérogation au seul jeu des causes normales. Evaluer et apprécier cet élément de dérogation est d'une discrimination fort délicate. Que si, pourtant, l'on est mis à même d'atteindre, au moins dans leurs grandes lignes, les mobiles et les intentions de ces politiques ferroviaires souvent discordantes et quelquefois opposées, il devient alors possible de se risquer, avec quelque méthode, au maniement et à l'interprétation des données statistiques. Pour la période qui nous occupe, au contraire, que d'incertitudes et de difficultés à cet endroit! Tout d'abord, nous connaissons fort mal l'exacte physionomie des organisations du roulage et ne possédons pas, en ce qui les touche, de documents privés, les seuls vraiment de nature à nous renseigner sur la vie intérieure de ces maisons, ainsi que sur la personnalité, les intentions et la pratique de leurs dirigeants. D'ailleurs, ces maisons apparaissent — du moins en ce qui touche le Premier Empire — en être encore au stade de la petite, tout au plus de la moyenne entreprise, par conséquent hors d'état, même si elles conclurent sur ce point des accords de l'une à l'autre, d'exercer sur l'orientation du trafic des déviations aussi caractérisées et aussi nettes que celles réalisées aujourd'hui par la politique des grands organismes ferroviaires. Y eut-il bien d'ailleurs, de la part de ces maisons et en dehors de la poursuite de leurs immédiats inté-

---

[1] Il y a lieu de remarquer d'ailleurs que le tracé de ces voies n'est pas exclusivement commandé par des facteurs d'ordre naturel, bien loin de là !

rêts, une pratique systématique cohérente et à longue échéance visant à faire préférer ou délaisser telle ou telle route, à désavantager ou à favoriser tel ou tel itinéraire? Il est possible d'extraire à cet égard des documents administratifs certaines indications significatives [1], il est impossible d'en inférer en toute sécurité un système bien ordonné et bien lié.

Mais il est moins malaisé, peut-être, de discerner, en la matière, le jeu des tendances et des préoccupations du pouvoir, d'étudier la répercussion des mesures administratives par lesquelles se sont justement exprimées ces préoccupations et ces tendances. Sous un régime où l'action de l'Etat visant à se traduire dans tous les domaines, se reconnaissait le droit et se donnait le but d'intervenir très délibérément dans tous les ordres de l'activité nationale, il est hors de doute que les initiatives et les prescriptions gouvernementales ont dû très fortement réagir sur le seul jeu des intérêts privés et sur la simple et directe influence des causes géographiques. L'on voudrait rechercher ici, à tout le moins, dans quel sens et dans quelle mesure la politique napoléonienne et la pratique des administrations impériales ont influé sur l'utilisation commerciale des routes alpines.

Mais avant que d'entamer cette étude, il est indispensable d'exposer, au moins brièvement, quels ont été les caractères et la nature des rapports commerciaux franco-italiens à l'époque qui nous occupe. Ce commerce revêtit, en effet, une allure et un aspect assez particuliers et qui ne furent pas sans porter des conséquences en ce qui touche les voies et routes qu'il fut amené à suivre.

## I

Les caractères du commerce franco-italien d'alors peuvent se déterminer à la fois par la doctrine sur laquelle ce commerce

---

[1] Nous essayons plus loin de le faire en ce qui touche la Compagnie Bonnafoux de Lyon.

repose et par le but qu'il se doit assigner[1]. La doctrine dérive tout entière de la conception d'un état agricole et d'un état manufacturier juxtaposés et appelés à se compléter. Le but est de constituer le marché italien en monopole de la production industrielle française. Idées simples — au moins en apparence — et qui vont commander une pratique rigoureuse.

La théorie officielle des rapports commerciaux franco-italiens se présente, en effet, claire et nette : l'Italie, terre agricole, doit fournir à la France les produits de son sol, denrées : riz, huiles, vins, fruits, et matières premières : soies, lins et chanvres. En retour elle doit tirer de la France les produits fabriqués dont elle se trouve avoir besoin, que ces produits soient complètement de cru français ou qu'ils proviennent de matières premières italiennes transformées par du travail français. En un mot et de la sorte, la ferme italienne et l'usine française doivent, dans une association exclusive, combiner leur activité et conjuguer leur effort. Toutes vues qui, apparues dès le début de la période napoléonienne, se précisent d'année en année, finissent par s'ordonner en un système bien lié et, en dépit de toutes les objections qu'elles peuvent appeler, prennent force de loi et font figure de dogme.

Ces idées, en effet, un mémoire anonyme des commencements de l'époque consulaire les exprime déjà, mémoire qui, rédigé peut-être, en tout cas retenu par les bureaux du Ministère de l'Intérieur, ne préconise d'ailleurs encore qu'une politique commerciale s'inspirant également des intérêts communs des deux parties, se fondant sur la base d'une réciprocité de bons offices et d'avantages préférentiels par rapport aux autres nations : « Toutes les puissances italiennes, dit ce mémoire, sont, à l'exception de la République ligurienne, exclusivement agricoles...

---

[1] Il ne s'agit pas de refaire ici une étude qui a été faite et bien faite par P. Darmstädter : ...*Ueber die auswartige Handelspolitik Napoleons I. Wiertel jahrschrift für Social und Wirtschaftgeschichte*, année 1905, p. 112-141, étude surtout relative à l'Italie, mais de souligner par quelques citations originales le caractère du commerce franco-italien d'alors.

« ... La France, y obtenant un débouché plus constant et plus assuré des produits de ses manufactures, exporterait de l'Italie plus de grains, de chanvre, de laine, de fromages [1]. » Première expression de l'idée sur laquelle, plus ou moins nettement, plus ou moins consciemment, vivront, raisonneront et travailleront désormais tous ceux qui vont avoir la charge de défendre, dans des négociations commerciales, les intérêts français vis-à-vis des Italiens, c'est-à-dire vis-à-vis des représentants de la Cisalpine, puis du Royaume d'Italie, le seul Etat qui ait fait alors figure de contractant à l'égard de notre pays dans de formelles stipulations économiques. Cette idée, c'est celle en particulier que développe avec un grand luxe d'arguments le rédacteur du volumineux rapport sur le trafic italien préparé en 1807 pour l'Empereur par les bureaux de l'Intérieur [2] :

« On a fait depuis quelques années, et particulièrement à Milan, des efforts pour perfectionner l'industrie et notamment introduire les nouveaux systèmes de mécanique; mais il est reconnu que le caractère des habitants de l'ancien Milanais se prête mal au travail des manufactures; ce pays est d'ailleurs trop riche de son sol pour que jamais les divers genres de fabrication puissent y prendre un grand essor..... Les habitants y sont trop absorbés par la culture des terres, la préparation des soies, des lins, du chanvre..... Cette richesse, qui fournit à une exportation considérable, permet à ce pays de recevoir avec moins d'inconvénients et de dangers les produits des manufactures étrangères, particulièrement dans tous les objets qui supposent un certain degré de finesse et de perfection. »

D'ailleurs — est-il besoin de le faire remarquer? — cette conception d'un pays agricole obligé de tirer du dehors les produits manufacturés n'impliquait pas nécessairement, en droit, l'obligation de s'adresser aux seuls fabricants français. Sans doute, les diverses parties de la Péninsule qui, par annexions

---

[1] Arch. Nat. AFIV 1060.
[2] Arch. Nat. $F^{12}$ 620.

successives, vinrent se fondre dans l'unité impériale, étaient hors d'état à cet égard de défendre leur liberté de choix et se trouvaient, ipso facto, devenir des clientes obligées de la manufacture française; mais le Royaume, constitué en personnalité politique distincte, ne pouvait manquer de plaider son droit à choisir ses fournisseurs et de soutenir le point de vue suivant : le Royaume doit pouvoir, pour ses besoins en produits fabriqués, s'adresser ailleurs qu'en France s'il trouve, à meilleur compte, d'autres vendeurs continentaux. S'il n'obtient pas la reconnaissance de cette liberté élémentaire, si, de par la politique napoléonienne, il voit interdite sur son marché une concurrence étrangère aux produits français, tout au moins le Royaume doit-il avoir la faculté de développer son industrie propre et de viser à se suffire à lui-même.

Or, la thèse française est nettement exclusive de cette façon de voir, et c'est ici que joue — transposée sur le terrain économique — la notion de domination et de conquête : le Royaume doit être obligé de ne s'adresser qu'à la France; il doit, en toute hypothèse, offrir au commerce français un débouché solidement assuré. Et le Conseil général du Commerce, soit la voix même du haut négoce français, formule à cet égard une doctrine dont la netteté impérieuse ne laisse rien à désirer. « Le Royaume d'Italie n'est, à proprement parler, qu'un pays agricole...

« L'objet d'un traité de commerce pour la France doit donc être de fournir au Royaume d'Italie tout ce que ses sujets tirent du dehors... Les avantages que l'on se propose de donner à la France sont tels qu'ils repoussent toute la concurrence étrangère... ils (nos produits) doivent toujours lutter au moins à égalité avec les produits que créerait l'industrie italienne, et cette rivalité tournerait à l'avantage commun des deux peuples en ce qu'elle établirait les produits manufacturés au meilleur marché possible [1]. » Et, docilement, les hommes politiques et

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 534, chemise *c*. Vues du Conseil général du commerce, 22 août 1806.

hauts administrateurs impériaux adoptent la doctrine des grands commerçants : « Le Royaume d'Italie, répète Champagny, a (sans doute) intérêt aussi à protéger ses propres manufactures... Cependant le Royaume d'Italie est surtout appelé à être un état agricole, il sera longtemps éloigné de pouvoir trouver dans ses fabriques de quoi satisfaire à sa consommation... Il est facile de démontrer que la protection même que le Gouvernement royal doit à l'industrie locale n'exige pas, à beaucoup près, des droits aussi élevés que ceux qu'il a établis [1]. »

Ces quelques citations permettent aisément d'apprécier la doctrine qui, du côté français, présidera à la codification des rapports de commerce entre la France et l'Italie : le Royaume doit — de gré ou de force — être amené à n'avoir guère de rapports économiques qu'avec la France. Et ce but dictera la pratique de l'Administration impériale, pratique qui, les premières années du moins, pourra varier, paraître comporter, à de certaines heures, des atténuations et des retours, mais qui, au fond, mises à part quelques concessions accordées transitoirement et rapportées assez vite, évoluera dans le sens d'une rigueur toujours croissante en vue d'une inféodation toujours plus étroite : ordonnance du 27 juillet 1805 étendant au Royaume d'Italie l'interdiction des produits anglais, décret du 10 juin 1806, apparemment destiné à renforcer la guerre aux produits anglais, en réalité visant à favoriser les produits français, puisqu'il *répute* anglais tout objet autre que français, et crée au détriment des marchandises étrangères — draperies bohémiennes et moraves, cotonnades bergeoises, saxonnes et suisses — une présomption défavorable leur rendant, en fait, très difficile l'accès du marché italien. Et si le décret de Varsovie semble, en quelque mesure, ouvrir, d'ailleurs bien timidement, la voie aux concessions (12 janvier 1807), Napoléon, avant même que l'année ne soit révolue, passe de nouveau aux protectionnistes outranciers

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 534, chemise *d*. Rapport à l'Empereur, 5 avril 1807. Même rapport dans AFɪᴠ 1061.

et signe à Turin, le 28 décembre, un décret fermant le Royaume à toutes autres cotonnades que les cotonnades françaises[1].

L'année suivante, le traité de commerce du 22 juin 1808[2], négocié entre les Ministres italiens et français, royaux et impériaux de Napoléon, comporte, au bénéfice de la production française, des faveurs immédiates et des avantages éventuels : immédiatement, il assure aux produits français, et non plus sous les espèces d'un décret, mais dans la forme de stipulations contractuelles, l'exemption à leur entrée en Italie de la moitié des droits fixés par le tarif en vigueur dans le Royaume — par là il met les importations françaises dans une situation hors de pair[3]; — éventuellement, et dans l'hypothèse où des traités de commerce du Royaume avec d'autres pays viendraient à assurer quelque réduction de droits à des produits étrangers, il promet le bénéfice automatique d'une détaxe double pour les produits similaires du cru de l'Empire[4]. La conquête du marché semble dès lors établie sur de telles bases et si solides, il y a là, au bénéfice des marchandises françaises, une telle situation de droit qu'un système prohibitif semble devenu sans avantage réel, et superflue la législation par décret. Et toutefois, quand en 1810, l'année décisive en la matière, Napoléon, plus maître de ses desseins, plus libre d'esprit qu'au cours des années précédentes chargées de guerres, essaie à loisir de traduire dans la réalité le système continental et d'organiser pleinement le double but de sa politique économique : fermeture de l'Europe à l'activité

---

[1] La fermeture du marché italien est étudiée à la fois par Darmstädter, *op. cit.*, p. 124-125, et Ch. Schmidt, *Le grand duché de Berg*, p. 342-344.

[2] Le texte du traité aux Arch. Nat. F[12], cartons 549-550, chemise 4. Les documents relatifs à ce traité sont groupés au carton 534 de la même série. Ce très important numéro contient un dossier général Italie comportant les chemises suivantes : *a*) Travail du traité de commerce entre l'Empire et le Royaume ; *b*) Travail relatif au traité de commerce entre le Royaume et la Bavière ; *c*) Papiers divers ; *d*) Commerce avec l'Italie ; *e*) Vues du Conseil général du commerce.

[3] Article I.

[4] Articles II et XII.

anglaise et exploitation commerciale du continent par la France, il en vient à juger de lui-même, ou est incliné à penser par les suggestions et les rapports de ses conseillers, que les précautions prises sont encore insuffisantes, et c'est alors le décret du 10 octobre sur les douanes italiennes et la double série de mesures par lesquelles s'achève la subordination du Royaume d'Italie à la politique économique française : d'une part, interdiction radicale d'importation manufacturée étrangère dans le Royaume, non moins que tout transit étranger par le territoire royal; d'autre part, obligation pour le Royaume de passer pour son exportation essentielle, les soies, par le canal de la France et l'intermédiaire de Lyon, transformé pour les soies en un marché européen [1]; en d'autres termes, médiatisation complète de la vie économique de l'Etat italien, contraint de ne s'approvisionner qu'en France et de n'exporter guère que par le canal de la France.

Tout cela à dater de 1810, sans atténuation, sans que des adoucissements autres qu'illusoires mitigent la rigueur foncière du système, bientôt même sans que des dédommagements apparents se proposent d'en masquer les tendances et le but.

Par exemple, en septembre 1810, au moment où vont venir les mesures décisives, les députés du Royaume d'Italie, envoyés à Paris pour obtenir quelques compensations, exposent fortement la situation [2] : non seulement le traité de commerce de 1808 a constitué le Royaume en marché privilégié pour les produits français, mais encore l'extension graduelle de la domination française sur la Péninsule a oblitéré certains rapports de commerce noués précédemment entre le Royaume et les autres pays italiens; économiquement plus avancée, la région lombarde avait, en effet, jusque-là, à l'égard des autres contrées italiennes, tenu le rôle de centre manufacturier, recevant la

---

[1] Napoléon lui-même commente la mesure dans une lettre à Eugène du 2 octobre 1810. *Correspondance*, XXI, n° 16979.

[2] Arch. Nat. $F^{12}$ 620. Lettre d'Aldini à Montalivet, 21 septembre 1810.

matière première de leur cru et la leur retournant sous forme de produits ouvrés : de la sorte, elle tirait de la campagne romaine des laines qu'elle renvoyait ensuite à la même région sous les espèces de draperies grossières. Or, l'extension aux anciens Etats romains de la législation douanière française, aux termes de laquelle étaient prohibées à la sortie toutes les matières premières susceptibles d'alimenter l'industrie de l'intérieur, avait tari, pour les usines du Royaume, leur source d'approvisionnement habituel. Les députés milanais insistaient sur le caractère foncièrement anormal de cet état de choses et sollicitaient que les laines romaines fussent admises à la sortie vers les fabriques lombardes; ils faisaient ressortir à l'appui de leurs sollicitations que, puisque le Royaume se trouvait de plus en plus attiré dans l'orbite exclusif de l'Empire, il devait au moins et en retour pouvoir tirer de l'Empire quelque élément d'activité. Prétentions, on le voit, en somme bien modestes. Dans un projet de rapport[1], Montalivet, soufflé par le Conseil de Commerce qui a délibéré de la chose, s'exprime ainsi : « Pour les laines de Romagne, il importe de ne pas en priver nos manufactures... Si l'on en admet l'exportation en Italie, il faut la frapper d'un droit équivalent aux frais de transport de la laine jusqu'aux parties les plus septentrionales de l'Empire, soit 24 francs par quintal. Il ne faut pas oublier qu'une grande partie des laines venant de Romagne est employée dans les fabriques de l'Empire qui la versent ensuite en Italie sous forme de tissus...; que le travail ait lieu dans le Royaume, la main-d'œuvre et les produits qu'elle donne sont perdus pour nous. » En d'autres termes, le fabricant italien ne doit pas, même dans les pays géographiquement les plus proches et faisant partie de son domaine traditionnel, trouver quelques éléments d'activité susceptibles de gêner les spéculations françaises. Il faut que la laine de l'Italie centrale vienne se faire ouvrer à Verviers et à

---

[1] Arch. Nat. F[12] 620. Projet de rapport (la signature est barrée) de Montalivet sur les demandes des députés italiens.

Sedan, pour revenir ensuite, sous forme de draperies, dans son pays d'origine, plutôt que d'aller subir cette transformation à Bergame ou à Vicence. Sans doute, du côté français l'on se donna, en fin de compte, l'apparence de transiger; en droit, la sortie sollicitée par les Italiens fut accordée; même, le droit imposé (5 fr.) fut moindre que celui réclamé par les industriels français, mais, dans la pratique et sous le couvert de mesures administratives, très vraisemblablement combinées à dessein, l'exportation des laines romaines ne fut tolérée que dans de strictes limites. La fixation d'un très petit nombre de bureaux de douane, seuls autorisés pour l'acheminement de ces laines dans le Royaume [1], des changements fréquemment et inopinément prescrits dans la désignation de ces bureaux, l'obligation d'interminables stationnements, sous prétexte de vérification, dans les entrepôts de douane mal conditionnés, tout tendait à déconcerter, désorienter, finalement à décourager les expéditeurs s'appliquant à de tels envois.

L'année suivante, l'intransigeance française s'affirme péremptoire lorsque, au printemps 1811, un sérieux effort est tenté du côté italien pour obtenir, de la part de l'Empereur, des modifications au statut économique du Royaume à l'endroit de l'Empire : les Milanais à ce moment plaident la thèse que voici : puisque, de par les dispositions diverses successivement arrê-

---

[1] Il est infiniment probable que les fréquents changements apportés par la haute administration des douanes à la liste des bureaux par lesquels telle ou telle marchandise était admise à entrer dans l'Empire ou à en sortir correspondent moins à des nécessités de service qu'au désir, ce faisant, de faciliter ou de contrarier certains courants d'échange. Il faudrait, pour avoir la pleine intelligence de la chose, se livrer, pour chaque cas d'espèce, à une très minutieuse étude. Encore, comme presque toujours en matière de politique économique, ne réussirions-nous qu'à atteindre la forme et le mécanisme de l'opération, les vraies raisons, à savoir les intérêts particuliers ou collectifs motivant l'opération, nous demeurant presque toujours inaccessibles. Comme type des nombreux décrets modifiant la liste des bureaux, celui du 7 mars 1811, ajoutant les bureaux de Plaisance, San Prospero, Pietra Mala et Foligno, à ceux de Vercelli, Borgo Vercelli, Casatisma et Mezzanacorte, précédemment seuls autorisés pour certaines marchandises (Arch. Nat. $F^{12}$ 620).

tées, le Royaume se trouve fermé à toute autre importation que l'importation française, que, par ailleurs, il voit tous ses anciens débouchés de la Péninsule conquis maintenant par le trafic français, que du moins il soit en quelque mesure admis à exploiter lui-même son propre marché, à assurer par lui-même au moins en partie son approvisionnement intérieur en produits manufacturés; qu'en conséquence il ait la faculté de relever les droits sur les importations françaises. Avocat de ses compatriotes, Prina attirait l'attention de Napoléon « sur la décadence sensible que les fabriques du Royaume ont éprouvée en suite du traité de commerce... (Une élévation de droits) ne ferait aucun tort à la France, puisque toutes les manufactures étrangères [1] de coton et de laine sont prohibées à l'entrée dans le Royaume d'Italie par décret de V. M. du 10 octobre 1810... L'état actuel des choses ne peut être conservé sans la ruine totale des manufactures naissantes du Royaume et sans faire tort aux revenus de l'Etat [2] ».

Consulté sur ces demandes, le Conseil général du Commerce et des Manufactures fournit les éléments d'un rapport auquel on ne saurait refuser le mérite de la sincérité. Après diverses récriminations peu concluantes à l'encontre des réclamations italiennes, ce document en arrive au fond réel et solide de l'argumentation: la politique qui se proposait de constituer la ferme italienne en cliente obligatoire de la manufacture française a pleinement réussi, à quoi bon dès lors des changements et des innovations : « La France a tout lieu d'être satisfaite (du traité de 1808)... Il est de fait que les exportations en Italie ont ranimé notre industrie et l'ont soutenue jusqu'à présent dans tous les revers qui l'ont ébranlée... L'Italie seule nous reste et remplace pour nous toutes les branches d'exportation. Elle est notre unique ressource [3]. » Si Montalivet, faisant passer dans son rap-

---

[1] C'est-à-dire tous les objets manufacturés.
[2] Arch. Nat. AFIV 1712. Rapport de Prina à l'Empereur, 2 avril 1811.
[3] Arch. Nat. F[12] 549-550. Dossier 4, *Italie et royaume de Naples*, 1810-1811.

port à l'Empereur les arguments du Conseil général du Commerce, en adoucissait quelque peu la forme, il avait soin d'en retenir la substantielle ossature et cette idée maîtresse qu'il ne fallait en rien porter atteinte au système de subordination de la clientèle italienne au fournisseur français : « Je ne puis trop répéter, Sire, combien, dans la situation actuelle du commerce français, toute innovation tant soit peu défavorable l'alarmerait... La Russie, par l'effet de la dépréciation des changes et du dernier ukase de l'Empereur, devient nulle pour nous... L'Allemagne a considérablement réduit ses demandes; les troubles d'Espagne nous ont momentanément privés de débouchés importants, les mers sont fermées, le Royaume de Naple et celui d'Italie offrent seuls l'aliment à l'activité de nos fabriques, aliment précieux et que tout fait désirer à nos négociants et fabricants de conserver sans atteinte [1]. »

Sur la base d'une telle doctrine et d'une telle pratique, rien d'étonnant que le volume des échanges franco-italiens soit allé augmentant sans cesse. Les chiffres nous révèlent un accroissement considérable du commerce entre l'Empire et le Royaume; ils nous décèlent une ascension continue et soutenue qui marque la sûreté et la profondeur de la conquête économique française, conquête commencée dès que les relations politiques entre les deux pays sont devenues plus intimes, aggravée ensuite à mesure que les dispositions économiques et administratives ont travaillé dans ce sens : « Le commerce des étoffes de soie destinées pour l'Italie, dit le grand rapport fourni en février 1807 par le Ministère de l'Intérieur à l'Empereur, roulait sur 2 ou 300.000 francs avant la Révolution et jusqu'en l'an XI; à partir de cette date, il a monté à 3 ou 4 millions et a même atteint 6 millions en l'an XIII [2] »; et il s'agit là, justement, d'un des articles où la production indigène permettait au Royaume de soutenir le moins malaisément l'attaque française. Les chiffres

[1] Arch. Nat. AFIV 1712. Rapport de l'Empereur, 25 mars 1811.
[2] Arch. Nat. $F^{12}$ 620.

globaux sont hautement significatifs : de 9 millions en l'an XI, les exportations françaises en Italie passent à 18 millions en l'an XIII, à 40 millions en 1807, à 52 millions en 1811 [1]; même en tenant compte, au regard de ces derniers chiffres, qu'une partie de l'augmentation est à reporter sur les territoires italiens incorporés à l'Empire français, la majeure partie de l'accroissement porte, à n'en pas douter, sur des produits fabriqués d'origine nationale française.

Mais ce développement considérable s'explique — on croit l'avoir montré — tout autrement que par le fait de la seule initiative privée : il provient de la pression systématique exercée par le Gouvernement impérial sur l'Etat italien; il est le produit d'une situation violente et anormale. Et la chose peut déjà nous renseigner en quelque mesure sur la méthode qui présidera à l'établissement des voies suivies par ce commerce. Le caractère, en une large mesure factice, des rapports d'échange entre la France et l'Italie va intervenir pour fausser fortement le jeu des seuls facteurs naturels et considérablement oblitérer la répartition du trafic entre les routes qui semblaient naturellement s'offrir à ce dernier.

## II

Dès le début de la période impériale, Napoléon avait eu cette idée que l'exploitation du marché italien par le commerce français devait avoir lieu surtout par le moyen de la voie fluviale, infiniment moins coûteuse pour les transports que les routes de

---

[1] Chiffres donnés par Damstädter, *op. cit.*, p. 129-130. En ce qui touche les importations de lainages français en Italie, un rapport du Ministre des Manufactures du 25 novembre 1812 s'exprime ainsi : « Les villes industrielles de Rouen, Amiens, Saint-Quentin, Tarare, Roubaix, Tourcoing doivent (aux mesures constituant les produits français maîtres du marché italien)... de voir toute leur population ouvrière occupée... L'ouverture des marchés de ce pays donne lieu à un commerce annuel d'environ 19 millions (pour les lainages)... » AFIV 1318.

terre, qu'offrait le système du Pô et de ses annexes, affluents et canaux; et, au cours du grand voyage du printemps de 1805 en Italie, l'année même où il constituait dans sa pensée le Cenis comme la grande voie politique et d'action française vers la Péninsule, il formula, sous les espèces suivantes, ses vœux en la matière : un navire chargé à Marseille devait, pour atteindre les grands marchés de l'Italie du Nord, avoir le choix entre deux routes : ou contourner la Péninsule et, « comme si Alexandrie était aux bords de l'Adriatique », venir, sans avoir rencontré aucune barrière douanière, aboutir à cette dernière ville [1] constituée en grand entrepôt commercial; ou débarquer sa cargaison à Gênes et l'acheminer par la voie de terre jusqu'à l'entrepôt d'Alexandrie; là les marchandises retrouveraient la voie fluviale pour se laisser, ensuite, au fil de l'eau, porter jusqu'à Venise; car — l'Empereur le concevait ainsi du moins — « Gênes, Alexandrie et Venise peuvent communiquer par eau hormis trois jours de portage [2] ».

Ce plan comportait, pour sa pleine exécution, des conditions diverses : certaines d'abord d'ordre douanier et fiscal, et en particulier la suppression des douanes et péages du Pô, la constitution de grands entrepôts et ports francs où les marchandises pussent, aux moindres frais, être reçues et manutentionnées. Napoléon, à cet égard, s'employa de son mieux : il parvint à assurer la libération effective du Pô de toute entrave péagère; il constitua successivement Gênes [3], Novi, Alexandrie et Venise [4] en entrepôts francs. Par le souci marqué qu'il mit à concilier, autant et aussi longtemps que possible, le maintien de ces fran-

---

[1] Napoléon entendait par là : acheminer par la voie du fleuve sa cargaison jusqu'à Alexandrie.

[2] *Correspondance de Napoléon*, X, 8725-8726, 13 mai 1805, au Directeur général des douanes et au Ministre de l'Intérieur.

[3] Pour Gênes le port-franc n'était que l'adaptation française d'une situation très caractérisée existant antérieurement. Longues négociations entre les Gênois et Champagny quand ce dernier va organiser l'annexion de Gênes dans l'été 1805. Arch. Nat. F[1c] 81.

[4] Institution de Novi en port-franc le 27 septembre 1807.

chises avec la rigueur croissante de son système douanier général, en particulier par les soins donnés de sa part à défendre le port franc de Venise contre la jalousie milanaise et le mauvais vouloir à peine dissimulé des autorités du Royaume [1], il a — peut-on retenir — fait la preuve qu'il poursuivait bien en la matière un dessein personnel et auquel il tenait.

Mais des mesures d'ordre administratif ne valaient pas à elles seules et, pour l'outillage de la voie d'eau, il fallait surtout des dispositions d'ordre technique. Napoléon, à maintes reprises, donna les marques très caractérisées de sa sollicitude sur ce point et développa en forme précise, quoiqu'un peu fragmentaire, ses intentions à cet égard, savoir : le complet aménagement du cours du Pô lui-même; au Nord du fleuve, et dans les pays de la rive droite où l'on pouvait disposer des eaux abondantes descendues des Alpes, la complète systématisation des « navigli » constitués depuis le début des temps modernes, la création aussi de nouvelles voies d'eau, en particulier un canal de Milan à Plaisance; enfin, au Sud, dans les pays de la rive gauche, la « construction », comme nous dirions aujourd'hui, à l'aide de grands réservoirs, des affluents fantasques et irréguliers descendant de l'Apennin ligure, en particulier du Tanaro et des Bormida [2]. Mais l'effort de l'Empereur, trop intermittent d'ailleurs pour être pleinement efficace — on a déjà eu l'occasion de remarquer que les volontés du Maître en matière de grands travaux publics, sans cesse détournées par de plus urgentes préoccupations de guerre, de diplomatie et de politique générale, ne réussirent en somme qu'assez rarement à forcer

---

[1] Les mauvaises dispositions des Milanais pour Venise déjà signalées à l'Empereur le 24 février 1807 par Lagarde, commissaire général chargé de la police de Venise et de l'Adriatique. Note pour l'Empereur. Arch. Nat. AFIV 1710.

[2] Sur les travaux du Pô. Arch. Nat. AFIV 1055. Rapport de Champagny, 8 floréal an XIII, et le grand rapport de Montalivet du 27 décembre 1807 sur les travaux publics dans l'Italie du Nord. Surtout $F^{14}$ 991, 1028, 1031. Sur la navigation par le fleuve. $F^{14}$ 1271. *Enquête sur le roulage.* Dossier 120. Département du Taro.

pleinement l'obéissance des administrations — se heurtait tout d'abord à une difficulté singulière, celle d'associer pour une œuvre commune et de longue haleine des hommes aussi peu soucieux de s'entendre et de travailler en liaison que les fonctionnaires du Royaume et de l'Empire. En outre, et du côté italien, Napoléon avait à compter avec la résistance — ouverte ou passive — des gens de Milan qui, en dehors de l'objectif immédiat de demeurer en communication avec le fleuve par Pavie, ne voulaient, dans la partie occidentale de leur domaine, entendre parler de travaux d'aucune sorte [1]. Enfin, de la part des fonctionnaires français, les intentions impériales en la matière furent pratiquement inhibées dans une large mesure par la préférence très nette que les ingénieurs des Ponts et Chaussées, en service dans les départements impériaux de la Péninsule, semblent bien avoir montrée — au grand scandale d'ailleurs de l'opinion locale [2] — pour les constructions de route au détriment des entreprises de correction et d'aménagement de fleuves [3]. L'on parla beaucoup des travaux du Pô : des commissions et des inspections furent multipliées à cet effet; les réalisations procurées se révélèrent médiocres : un sommaire balisage, la rectification et l'endiguement de quelques bras. Et les résultats pratiques de

---

[1] Lettre d'Eugène à Napoléon au sujet du canal de Milan à Plaisance voulu par l'Empereur : « Le Directeur des eaux et chemins (du Royaume) dit qu'on ne saura trop où prendre les eaux nécessaires pour alimenter ce canal... Toutes les eaux que l'on retire aujourd'hui du Tessin et de l'Adda sont à peine suffisantes pour maintenir la navigation dans les trois canaux : le Grand-Naviglio, la Martesana, le canal de Pavie. » 2 février 1811. Arch. Nat. AFIV 1712.

[2] Entre autres documents, une lettre adressée à Molé par un député du Taro au corps législatif le 22 juillet 1809 : « Les citoyens zélés voient avec peine l'emploi de grosses sommes aux routes cependant qu'on néglige les fleuves. » Arch. Nat. $F^{14}$ 1028.

[3] A titre d'exemple, cette opinion du Directeur effectif de tout le service des Ponts dans l'Italie française, l'inspecteur D... : « Il ne faut faire au Pô d'autres travaux que le balisage... quand les eaux sont basses, tous les travaux de l'univers n'y mettraient pas une goutte de plus. Tous les travaux sont donc inutiles. » 29 avril 1811. $F^{14}$ 1031.

cet effort ne laissent pas que de surprendre : la navigation, bien loin de se développer, ne fit que décroître.

C'est que, pour la réussite des plans de Napoléon touchant l'utilisation de la voie fluviale, il eût fallu de toute nécessité, à côté des dispositions administratives et techniques, un autre ensemble de conditions, les plus essentielles et qui, à dire vrai, se résument d'un mot : la disposition des routes maritimes. Le vrai trafic du Pô avait toujours été un trafic de remontée, alimenté par les navires venant rompre charge, les plus forts à Goro, ceux d'un moindre tirage à Ponte di Lago Scuro, et déversant leurs cargaisons sur des chalands et des barques qui s'en allaient ensuite vers Plaisance et Pavie. Seul un roulage maritime assuré eût pu alimenter celui du fleuve; au contraire, l'insécurité de la mer tuait par contre-coup la batellerie [1].

A dire vrai, les efforts de l'Administration impériale cherchèrent à stimuler le trafic à la descente suivant l'autre schéma qu'avait donné le Maître : cabotage de France vers la Ligurie, voies de terre entre Gênes et le Pô. C'est dans ce but que furent activement poussées les routes qui, de la Rivière, devaient gagner l'intérieur et atteindre les points d'embarquement sur le fleuve; dans ce but aussi, que des relais furent, en quelque sorte, ménagés à la franchise de Gênes par l'institution d'entrepôts à Novi [2] et à Casatisma; à ce but dans le fond tendait aussi, entreprise sur l'expresse volonté du Maître et visant à doubler le cabotage bien hasardeux et précaire en raison des croisières anglaises, la route de la Corniche.

---

[1] Sur la navigation du Pô au XVIII[e] siècle, des renseignements dans les dossiers de Turin, spécialement section I, *Commerce général, 3[e] catégorie*, en particulier Dossier 1, n° 51.

[2] Sur le rôle très considérable joué par Novi dans l'organisation des voies de commerce de la Péninsule sous l'Empire, des renseignements dans un rapport du 16 décembre 1812 en annexe au décret n° 12 du 10 janvier 1813 sur l'établissement d'une bourse de commerce à Novi : « La ville de Novi a pris comme commerce un accroissement considérable... Cette ville peut être considérée comme le dépôt central de toutes les marchandises qui se transportent de la Ligurie dans le Piémont, dans le Royaume d'Italie et réciproquement. » Arch. Nat. AFIV. Plaquette 5699.

Mais c'est ici que l'on touche presque l'aveu de la faillite des espérances conçues relativement à l'utilisation de la voie d'eau. La construction de la route littorale allait en fin de compte, en effet, à l'encontre du but essentiellement voulu par l'Empereur : car les marchandises une fois venues de France à Gênes, puis de Gênes à Casal, Valence ou Casatisma par la voie de terre, il n'y avait plus de raison majeure de leur infliger un transbordement, à seule fin d'utiliser la voie d'eau pour le demeurant du trajet et en vue d'une économie bien faible. Ensuite et en fait, ni les voies d'accès de Gênes vers l'intérieur, ni la route de la Corniche ne furent complètement organisées sous le régime impérial, et la chute de la domination française devait les trouver, même la Corniche, assez loin encore [1] d'un achèvement complet.

De la sorte et pratiquement, la batellerie sur le Pô resta d'une part l'outil d'un trafic tout local et d'autre part se trouva surtout employée au transport des troupes, des conscrits italiens gagnant les dépôts de France ou des unités gagnant leurs garnisons italiennes [2].

L'on peut d'ailleurs se demander si Napoléon a bien cru immédiatement réalisable cette exploitation du marché italien par la voie fluviale conjuguée avec la voie de mer, et si, dans cette organisation dont il traçait de la sorte les grandes lignes, il n'a pas surtout dessiné à l'avance le cadre éventuel où s'exercerait l'activité française aux jours, toujours espérés prochains par

---

[1] Etats de ces routes dans divers rapports de $F^{14}$ 991, nombreux renseignements aussi dans $F^{1e}$v *Montenotte*. Les conseillers généraux du Montenotte, stimulés par leur préfet Chabrol de Volvic, s'occupaient beaucoup des routes. Sur l'activité de Volvic, témoignage de Crétet dans un rapport du 28 juin 1808 à l'Empereur : « Le zèle bien connu de M. Chabrol rassure sur l'avancement des travaux qui ont été recommandés à sa sollicitude. » AFIV 1056.

[2] *Correspondance de Napoléon*, XXI, n° 17459. A Clarke, le 12 mars 1811. De même dans Arch. Nat. $F^{14}$. Dossier 1270. Chemise du département du Pô. Lettre du préfet Lameth : « Les troupes s'embarquent à Turin jusqu'à Borgoforte près de Mantoue sur des bateaux du gouvernement. Ces bateaux reviennent à vide par le moyen de stations de chevaux du train d'artillerie qui suivent les rives du Pô par un chemin de halage assez mauvais. »

lui, de la paix maritime générale; peut-être y a-t-il lieu de retrouver aussi, dans l'élaboration de ce plan, la marque de cette tendance d'esprit par laquelle, en matière d'exploitation de la mer, Napoléon fut toujours porté à prendre ses désirs pour la réalité, plus précisément à chercher à en imposer sur ce point aux autres, voire à lui-même.

Même remarque en ce qui touche le point de départ du trafic à destination de la Péninsule. Napoléon a bien pu toujours souhaiter à Gênes un sort spécial, considérer le port et la ville « comme le centre du commerce français avec l'Italie [1] », Gênes a bien pu, en fait, grâce à la franchise [2], d'ailleurs restreinte et précaire, et pratiquement intermittente, dont elle a bénéficié, jouer un certain rôle dans le commerce général de l'Empire [3]; en outre et peut-être surtout, elle a pu, ne se heurtant plus aux obstacles découlant de la fragmentation politique du pays non moins que de l'existence de barrières douanières, développer dans une proportion considérable le volume des échanges effectués avec son hinterland naturel; par exemple, et pour ne citer que ce point, elle a désormais tiré de l'Italie du Nord, au lieu, comme précédemment, de l'importer de Crimée et de Sicile, son approvisionnement en céréales, approvisionnement d'une considérable importance puisque destiné à assurer la subsistance d'un pays surpeuplé et voué à la monoculture (olivier, fruits, vigne) [4]. Mais si Gênes s'est trouvée de la sorte très fortement

---

[1] *Correspondance*, XII, 10436. Napoléon à Montalivet, 3 juillet 1806.

[2] Sur les limites, le caractère réel et les vicissitudes de la franchise, beaucoup de renseignements dans les délibérations du Conseil général. Arch. Nat. F[1c]V *Gênes*. Le fonctionnement du port-franc est par ailleurs l'objet du mécontentement répété de l'Empereur : annotant un rapport de Montalivet sur le transit en date du 24 septembre 1810, Napoléon écrit : « L'entrepôt de Gênes est réglé de telle sorte que la douane de cette ville ne produit presque rien ; il faudrait que les marchandises en transit fussent examinées à Novi et restassent 15 à 20 jours dans un entrepôt extraordinaire avant de passer le Pô. » Arch. Nat. AFIV 1061.

[3] La Chambre de commerce de Gênes au Ministère de l'Intérieur, août 1810. Arch. Nat. F[12] 643. *Dossier du commerce avec la Barbarie.*

[4] « Les énormes et innombrables charrois de vivres qui traversent journel-

intégrée dans le système économique de l'Italie du Nord — état de faits gros de conséquences lointaines et qui devait porter des fruits d'une singulière gravité bien après la chute de l'Empire quand Gênes, active et turbulente, fut en quelque sorte l'élément de fermentation introduit dans la vieille monarchie de Piémont-Savoie — si la ville n'a pas laissé dès lors d'en recueillir quelque bénéfice, en bien faible atténuation du reste aux grosses pertes subies par suite du marasme des transactions maritimes, elle n'a pas été et ne pouvait pas être la porte française vers l'Italie [1].

Ce rôle, ce sont les routes des Alpes occidentales qui l'ont assumé, en harmonie d'ailleurs avec le sens des événements contemporains, et, peut-on dire, avec la logique même du système alors constitué : la fermeture des voies maritimes appelait en effet, pour les routes continentales, un renouveau marqué de faveur; compte tenu de la différence des temps et de multiples modifications de détail, l'on revenait, sous la pression des circonstances, aux modes des transactions et des échanges tels qu'ils s'étaient constitués au Moyen Age, lorsque les plus importants carrefours des voies de circulation et les grandes croisées du trafic s'étaient établis au cœur même du continent et où, par suite, la barrière montagneuse alpine avait été l'objet d'un assaut caractérisé. Cet assaut reprenait maintenant singulièrement plus pressé et plus ardent qu'aux deux siècles précédents : du coup, la fonction commerciale des passages était portée à un haut degré d'importance. Toutefois, et c'est ce qu'il

---

lement la Bocchetta la ruinent chaque jour davantage. » Lettre de l'Ingénieur en chef de Gênes au Directeur général, 13 mai 1812. $F^{14}$ 991.

[1] Sur les grosses pertes ressenties par la ville du fait de la guerre maritime, nombreuses plaintes également dans les délibérations du Conseil général. De même dans les délibérations de la Chambre de commerce. Au début de l'annexion, quand la liaison avec le Piémont n'est pas encore bien faite, un des arguments invoqués est que Gênes n'a aucun hinterland continental. « Le seul commerce que puisse faire Gênes est un commerce d'intermédiaire... La guerre maritime est particulièrement dure pour le port de Gênes parce qu'elle ne laisse pas à la ville, comme aux autres ports de l'Empire, *un commerce interne*. » Chambre de commerce de Gênes, 20 janvier 1806. Arch. Nat. $F^{12}$ 502.

convient de souligner, l'accroissement d'activité et le renouveau de fortune étaient loin d'être semblables pour tous les cols aménagés en routes.

La voie de la Corniche — on l'a remarqué plus haut — n'a pas en fait, et malgré la faveur spéciale à elle témoignée par l'Empereur, surtout dans les dernières années du règne, joué à cet égard le très grand rôle que son complet équipement — point encore vraiment réalisé lorsque tomba l'Empire — lui eût seul permis de tenir : elle a été simplement, au fur et à mesure de ses progrès, la voie du trafic du Midi de la France vers la Péninsule, trafic d'un certain volume sans doute, mais ne dépassant pas le caractère d'un trafic d'échanges surtout régionaux; cela d'autant que, de plus en plus, les draps languedociens se trouvèrent concurrencés aux marchés italiens par les draps ardennais, normands et champenois. Destinée en outre, dans le dernier reclassement des grandes artères de l'Empire, à renouer pleinement le rôle antique de la route littorale et à se substituer au Genèvre comme route d'Espagne en Italie, la Corniche, toujours faute d'être pleinement achevée, n'a pas davantage rempli à cet égard un office signalé [1].

Pour le rôle joué dans l'acheminement du grand trafic, la route du col de Tende peut, de même, être pratiquement négligée et considérée, dans l'économie des relations franco-italiennes, à l'ère impériale, un peu comme une sorte de route-témoin, survivant à un état de choses radicalement modifié par le cours des événements et dont la fonction ancienne se trouve presque complètement oblitérée. Sans doute, le Maître l'avait-il honorée d'une protection insistante à la phase piémontaise, si l'on peut dire, de sa politique italienne; à ce moment, en effet, n'ayant pas encore annexé la Ligurie, il cherchait à nouer une forte liaison entre les régions provençales et piémontaises, tant dans l'intention de se ménager l'opinion des gens de Turin, auxquels

---

[1] Rapports sur les routes à l'Empereur dans le cours de 1811. Arch. Nat. AFIV 1056. Cf. plus haut, chapitre IV.

il se présentait de la sorte comme reprenant à son compte une des grandes pensées de leurs derniers administrateurs indigènes, que dans un but et pour une fin de politique intérieure française visant à donner une marque de sollicitude au commerce marseillais et niçois; de telles préoccupations toutefois n'avaient été que passagères [1]. La réunion à l'Empire du littoral ligure avait éliminé sans retour la route de Tende de toute prétention à un rôle tant soit peu marquant et l'avait reléguée au rang de communication strictement régionale et même locale [2]. Tout au plus peut-on noter que, même dans l'état où l'avaient laissée les ingénieurs piémontais, car en fait elle fut modifiée à peine, elle prit à certains moments, par rapport à la Corniche inachevée, une certaine valeur de remplacement.

Pour la route du Mont Genèvre, enfin, son importance et son avenir économiques étaient bien limités, à la fois par le manque d'une voie d'accès vraiment directe vers l'intérieur de la France — la politique de Crétet entravant et retardant la construction de la route de l'Oisans portait de la sorte ses fruits — et par les desseins derniers de l'Empereur, assignant à la route par le col dauphinois un rôle avant tout militaire, l'excluant en fait de toute sérieuse utilisation commerciale [3].

---

[1] *Correspondance*, VII, 6235, à Gaudin, 19 thermidor an X. Nombreux documents sur la sollicitude des autorités françaises en 1802-1803 pour la route du col de Tende dans Arch. Tur. II. Période française. *Administration générale.* Art. 173.

[2] Plaintes sur l'abandon ultérieur de la route dans les délibérations du Conseil général de la Stura. Quand on veut, par analogie avec le Cenis, établir au col de Tende un hospice de moines, les conseillers généraux déclarent que mieux vaudrait faire les travaux nécessaires pour l'entretien en bon état de la route, ce qui rendrait les moines inutiles. Session de 1807. Arch. Nat. F[1c]V *Stura.*

[3] Cf. chapitre IV, p. 205 sq. Ce déclassement du Genèvre par rapport au Cenis devait du reste se marquer administrativement dans la grande classification des routes opérée en 1811, à un moment où Montalivet n'était plus à la Direction des Ponts pour couvrir le col briançonnais de sa protection immédiate. La route « de Saint-Esprit à Turin par Briançon » devait être rangée seulement dans la 3[e] catégorie des grandes voies de communication, c'est-à-dire entre celles dont l'Etat n'assumait qu'une partie de l'entretien par opposition à celles

De la sorte, pour le grand trafic, pour tous les produits qui, suivant les vues de la politique impériale, devaient, des manufactures de France, venir trouver en Italie des consommateurs obligés, pour toutes les matières italiennes allant se faire travailler en France, deux grands chemins — tout comme au XVII^e^ siècle — demeuraient en présence, le Cenis et le Simplon. Dès lors tous deux se trouvaient, semble-t-il, appelés par les circonstances à une fortune commune. Impression tout à fait fausse et qu'infirment radicalement tous les éléments de documentation dont nous sommes à même de disposer. Si nous étudions en effet, pour l'un et l'autre de ces cols, à la fois le volume du transit et les oscillations de ce volume à travers la période impériale, une première constatation s'impose évidente : l'utilisation des deux routes par le commerce, au lieu de présenter un parallélisme même sommaire, accuse un contraste aussi marqué que possible.

Le mouvement par le Cenis révèle une courbe ascendante très caractérisée, d'une allure nette, surtout d'une progression remarquablement uniforme. Les premières évaluations établies, assez approximativement d'ailleurs, une vingtaine de mois après l'ouverture de la route à la pleine exploitation roulière, donnent, en gros et pour une période de douze mois, les chiffres que voici : 1.200 voitures de voyageurs, tant berlines, cabriolets que chaises de poste, 3.500 voitures de roulage et plus de 40.000 mulets de charge; quatre années plus tard, en 1810, les chiffres, cette fois très exacts, sont les suivants : 2.911 voitures de voyageurs, 14.037 voitures de roulage, 37.255 mulets et chevaux de charge, soit, en même temps qu'une légère diminution du portage par bêtes de somme, diminution bien naturelle devant les progrès du transport par voitures, une formidable augmentation du

---

des deux premières catégories, exclusivement entretenues sur le budget de l'Etat. Les conseillers généraux des Hautes-Alpes, réunis en session extraordinaire en avril 1812, protestèrent vivement contre cette mesure. (Arch, des Hautes-Alpes. Série N.)

transit roulier; le volume du transit global augmente encore en 1811 et 1812, ainsi que dans le premier semestre de 1813, années où non seulement le roulage accentue et précise ses gains, mais où, en raison de l'abondance des transports, refleurit pour un temps, plus prospère que jamais, le portage à dos de bête [1].

Pour le Simplon, nous ne possédons pas d'évaluations numériques aussi circonstanciées et abondantes; mais, en confrontant certaines observations et en étudiant certaines données précises versées au débat [2], nous pouvons arriver aux constatations suivantes : un roulage tant de voyageurs que de marchandises assez important, mais très inférieur à celui du Cenis — vraisemblablement trois ou quatre fois moindre — s'établit par la route en 1806 et 1807; à dater de 1808, le transit en voyageurs se maintient, mais le transport des marchandises accuse une diminution extrêmement sensible, ne représentant plus guère, en volume, que le 1/9 ou le 1/10 de ce qui traversait le col savoyard; enfin, au moment où l'année 1810 marque pour le Cenis le succès caractérisé souligné par les chiffres cités plus haut, le Simplon atteint le point le plus bas de la courbe de son trafic.

Une telle différence dans l'allure de l'exploitation des deux passages ne saurait s'expliquer par des causes simples; il vaut dès lors la peine d'étudier et de rechercher les raisons qui ont pu si fortement différencier, en ce qui touche leur exploitation

---

[1] Chiffres du transit par le Cenis d'après un rapport de la Préfecture du Pô du 4 mars 1808 (Arch. Tur. II. Epoque française. Département du Pô. Catégorie 6. Art. 8) ; d'après les évaluations de l'ingénieur Derrien pour 1810, 1811, 1812, 1813. (Bibliothèque des Ponts et Chaussées. Manuscrit 1378 et *Notice sur la route du Cenis*, Angers, 1816.)

[2] Chiffres pour le Simplon dans le rapport de Montalivet pour la taxe de la route le 3 avril 1811 (Arch. Nat. AFIV. Plaquette 4243), les appréciations sur les oscillations du transit dans les rapports administratifs. (Arch. Nat. F[1c]III, *Simplon*), les procès-verbaux du Conseil général. (Arch. Nat. F[1c]V, *Simplon*), la *Correspondance Valais* (Arch. Aff. Etr.) Volume 9, f° 294 sq. Pas de rapport sur le Simplon lors de la grande enquête de 1811 relative au roulage.

par le commerce, deux routes présentant, au point de vue technique, des avantages sensiblement égaux.

Il convient d'affirmer fortement dès l'abord que, dans le fait d'un si flagrant contraste, l'influence des causes naturelles générales ne saurait être absolument absente. Que si l'on essaie, en effet, avec quelle prudence et quelle circonspection! d'esquisser sur la carte la délimitation de ce que l'on pourrait appeler — en usant des termes employés en matière de trafic ferroviaire — le périmètre d'influence et d'action des deux routes, il n'est pas douteux que le Cenis ne fût naturellement appelé à desservir — directement et indirectement — une notable partie du territoire de la vieille France et de celui des départements d'au delà des Alpes. Surtout — et c'était là un atout d'une valeur singulière — dans son périmètre se trouvait incluse une place de commerce, Lyon, que les événements du moment avaient constituée le grand intermédiaire du trafic franco-péninsulaire.

Les raisons permanentes et lointaines qui, depuis le XVI^e^ siècle, avaient lié la fortune de Lyon à l'utilisation de la voie du Cenis ont été déjà exposées plus haut; ces raisons, en dépit des événements, n'avaient au fond perdu en rien de leur valeur; au contraire, elles subsistaient entières, singulièrement renforcées même de ce fait, capital pour l'intelligence de la situation présentée ici, que, dans cette exploitation française de l'Italie, procurée par la politique impériale, la cité lyonnaise s'était — sans jeu de mots — véritablement taillé la part du lion.

Ce serait une étude attachante, mais un peu étrangère à notre sujet, que d'exposer cette conquête lyonnaise du marché péninsulaire sous l'Empire [1], en particulier de montrer comment, dans le concert des représentations, doléances, récriminations, appels à la puissance souveraine, mené tout le régime durant par les commerçants et les manufacturiers pour procurer l'inféo-

---

[1] L'étude en a été esquissée par M. Charléty, « La vie économique à Lyon sous Napoléon », *Vierteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftgeschichte*, 1903, p. 365 sq.

dation à l'industrie française des marchés italiens, la note dominante fut presque toujours donnée par les Lyonnais. L'on peut toutefois relever ici, en ce qui touche ces derniers, la rapidité et la souplesse de leur évolution en la matière. Lorsque, dès le début de la pénétration française en Italie sous le Directoire, la question se pose de régler par des traités de commerce nos relations avec les divers états de la Péninsule, les hommes d'affaires et de négoce de Lyon s'en tiennent à la bien naturelle position libre-échangiste d'industriels obligés de recourir au dehors pour leur matière première et de rechercher un peu partout des clients pour leurs produits fabriqués, et font preuve, en la matière, de la plus grande largeur d'idées : « Nous sommes en état, déclarent-ils, de ne rien redouter de la réciprocité et nous pensons qu'en principe, il ne doit y avoir aucune prohibition tant à l'importation qu'à l'exportation dans les traités de commerce que nous avons à conclure avec l'Italie [1]. » A ce moment donc, le commerce lyonnais envisage la conquête des débouchés transalpins sur la base de la liberté la plus entière. Le ton ne tarde pas à changer et, bien vite, comprenant tout le parti qu'ils peuvent en tirer à leur bénéfice, les Lyonnais entrent résolument dans les desseins et le système du Maître, d'autant que, assurés par l'annexion du Piémont d'un territoire réservé et exclusif pour leur approvisionnement en matières premières [2], ils ne considèrent désormais le Royaume italien que comme un marché à exploiter et un concurrent à entraver. Dès lors, ils se

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 620. Dossier 4. *Commerce avec l'Italie.* Réponse du Bureau consultatif du commerce de Lyon, 18 prairial an IV.

[2] *Ibid.* Mémoire des commerçants de Lyon au Préfet du Rhône, 13 avril 1806. Ils se plaignent de l'attitude des Italiens du Royaume et réclament des mesures de protection. « La considération des matières premières ne doit avoir aucune influence sur la décision à prendre... puisque c'est du Piémont que la fabrique lyonnaise tire la plupart de ses soies. » Lettre du Préfet du Rhône au Ministre de l'Intérieur, 20 mai 1806 : « La Chambre de commerce de Lyon réclame contre les droits énormes perçus en Italie... Les négociants s'étonnent que sous le régime germanique (c'est-à-dire autrichien) les droits du fisc aient été plus favorables à leur manufacture qu'ils ne le sont devenus sous un gouvernement pour ainsi dire français. »

révèlent les plus ardents à pousser le Gouvernement impérial dans les voies qui doivent assurer l'inféodation économique de la Péninsule à la France; dès lors et sans fin, se plaignant de la mauvaise volonté des Italiens à l'égard des Français, ils dénoncent le manque d'égards à leur endroit des autorités du Royaume; spécialement, ils insistent sur ce fait que l'établissement de la domination française en Italie, réveillant par l'exemple et le contact l'activité des indigènes, risque — ils l'affirment du moins — de tourner au désavantage des intérêts français en général, des intérêts lyonnais en particulier[1].

« Il est hors de doute que les divers Etats qui constituent le Royaume d'Italie ne fussent infiniment moins dangereux pour nous lorsqu'ils étaient gouvernés par plusieurs souverains, parce qu'alors le peu d'accord, les intérêts opposés qui existaient entre les divers gouvernements apportaient à l'industrie et aux manufactures une espèce de contrariété et d'inertie qui leur devenaient nuisibles... Tandis qu'aujourd'hui une sage et unique direction doit nécessairement fertiliser et féconder tous les moyens prospères qui étaient auparavant ou négligés ou méconnus... L'on devra être convaincu que nos manufactures, surtout celles de Lyon, ont le plus pressant besoin d'être favorisées et protégées par tous les moyens du Gouvernement. »

Réclamant toujours et toujours obtenant, ils investissent graduellement toutes les avenues du commerce italien; ils n'eurent de repos qu'à la fin de 1810, lorsque, le système continental portant toutes ses conséquences, ils se trouvèrent constitués, de par la volonté impériale, les intermédiaires obligés de la principale exportation italienne, à savoir des soies, toutes contraintes désormais à passer par Lyon avant que de se répandre en Europe.

Si la fabrique lyonnaise montre une telle sollicitude pour ce marché devenu comme son fief propre, si elle oriente si nettement son activité vers la région transalpine, la commission

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 534, chemise *c*. Mémoire sur le commerce de Lyon avec le Royaume d'Italie, 1807.

lyonnaise développe tout naturellement une activité parallèle [1] : grâce à ses relations, par les correspondants qu'elle possède dans toutes les places de l'Empire, elle tend à concentrer entre ses mains, à presque monopoliser la majeure partie des expéditions françaises pour les pays transalpins; de la sorte, elle s'est en particulier entièrement inféodé, s'assurant ainsi dans son jeu une carte maîtresse, le formidable centre de commission et d'afflux de marchandises qu'est devenu Chalon-sur-Saône [2], et, par lui, elle centralise les arrivages de l'Ouest et du Centre; elle capte aussi, par la commodité de la navigation de la Saône, les matières lourdes arrivant du bassin parisien, et spécialement les farines de Brie et de Beauce, qui, les années où la récolte est déficitaire en Italie, peuvent, grâce aux hauts prix pratiqués, payer le passage des cols. D'une façon générale, tout ce qui, en temps ordinaire, fût allé, descendant le Rhône, s'embarquer dans les ports méditerranéens français à destination des ports de la Péninsule, s'arrête maintenant à Lyon qui, bénéficiant de la fermeture de la mer, fait tête de ligne vers l'Italie.

Par Chalon-sur-Saône, la commission lyonnaise tient les matières lourdes; par Roanne et la route du Bourbonnais, elle reçoit les marchandises légères et précieuses, susceptibles de supporter le taux élevé des transports rapides. Il s'est en effet produit entre la voie du Bourbonnais et la voie de Bourgogne une spécialisation, sensible surtout depuis que Chalon est le grand point de confluence des matières pondéreuses; par la Bourgogne c'est, se combinant avec la voie d'eau, le gros roulage, lent et peu coûteux, comportant des délais plus ou moins longs dans l'acheminement et l'expédition des marchandises, subis-

---

[1] Cette étude sur le roulage lyonnais, d'après les documents de la grande enquête de 1811 sur le roulage. Arch. Nat. $F^{14}$ 1270-1271, *Rhône*, dossier 101; *Saône-et-Loire*, dossier 106; *Mont-Blanc*, dossier 80; *Pô*, dossier 93; *Léman*, dossier 59. Cf. annexe de notre *Bibliographie critique*.

[2] Lettre du Maire de Chalon-sur-Saône du 4 décembre 1811.

sant à l'occasion des retards et des à-coups, au rythme de l'intensité du trafic et de l'état d'une voie parfois engorgée. Par le Bourbonnais, au contraire, fonctionne depuis 1807 un roulage accéléré, au développement duquel donnent leurs soins quatre entreprises concurrentes ; grâce à ce roulage, chaque jour et dans les deux sens, circulent entre Lyon et la capitale six fourgons, chargés chacun à une tonne et demie et soutenant, par le jeu de fréquents relais, une très vive allure, bloquant sur Lyon tout le transit des colis de valeur pour le Sud de l'Empire.

A toutes ces sources alimentent leur activité les maisons lyonnaises de commission et de transport vers la Péninsule : Dareste et Cie, Sepolina et Teuliet, qui a repris la vieille raison sociale Sepolina et Travi, une des plus anciennes firmes exploitant le Cenis, Allard et Cie, veuve Descours et fils, Duport et Dupré, Claudet et Lachaumette, et surtout la plus importante, Bonafous, Bourg et Cie, qui exploite à la fois le transport des voyageurs — les mettant en quatre jours à Turin par diligences et chariots de poste — et l'exercice du gros roulage, et qui, en outre, correspond, pour les marchandises légères et précieuses, avec les entreprises de la route du Bourbonnais, assurant en six jours, de Lyon, l'arrivée à Turin par fourgons accélérés des colis confiés à ses bons soins.

Maison vraiment importante que cette entreprise plus que quadragénaire, autrefois d'allures modestes, maintenant en pleine ascension : mieux qu'aucune de ses concurrentes, elle avait su prévoir dès le début des opérations militaires françaises dans la Péninsule quels changements profonds les événements allaient apporter aux rapports d'échanges franco-italiens ; dès lors elle avait consenti de judicieux sacrifices et n'avait depuis reculé devant aucun effort pour se transformer à l'ampleur des besoins nouveaux ; elle s'en trouvait récompensée par une prospérité solide et fortement assise ; d'ailleurs elle tirait moins de profits encore de l'exercice du roulage que des intérêts pris, à l'instar de beaucoup d'entreprises similaires et suivant les traditions des « grands voituriers » lyonnais des XVIIe et XVIIIe siè-

cles, dans toutes sortes de spéculations sur les soies, les riz, les farines et en général sur tous les objets du transit franco-italien [1]. Son activité dès lors s'orientait dans les sens les plus divers, revêtant des aspects multiples qu'il serait du plus haut intérêt de pouvoir directement atteindre. Et comme l'on souhaiterait posséder plus de renseignements sur la curieuse organisation de la compagnie, ses agents et inspecteurs sans cesse en chemin, toujours les premiers à signaler les avaries et dégradations survenues à la route, ses écuries particulières et ses dépôts de fourrage échelonnés tout au long de la Maurienne et du Val de Suse, et, concentrés au Cenis (où il faut parfois, lorsque les orages d'été, les neiges fondantes d'automne et les dégels printaniers ravinent et défoncent les rampes [2], tripler, voire quadrupler les attelages) ses chevaux de trait les plus vigoureux, boulonnais et percherons taillés en force, mêlés à des mulets de choix, pyrénéens et poitevins, tous animaux de prix minutieusement sélectionnés et soigneusement tenus en forme!

Très consciente, aussi bien, de son importance, faisant sonner très haut les 150 à 200.000 francs de contributions annuelles qu'elle verse à l'Etat, elle est en continuelles instances auprès du Ministère des Finances, de qui elle sollicite, se targuant de remplir une mission patriotique de liaison franco-italienne, des exemptions de droits et réductions de taxes; en démarches ininterrompues dans les bureaux des Ponts et Chaussées, pour activer les constructions, améliorations, rectifications des routes dont elle assure le service. Considérant volontiers le Cenis comme un domaine réservé et un monopole dont elle aurait l'ex-

---

[1] Sur ces spéculations de la Compagnie Bonafoux en ce qui touche les soies, documents *in* Arch. Tur. II. Période française. *Administration générale.* Catégorie 92. *Douanes*, notamment une lettre de la maison à l'Administrateur général du Piémont. Pétition du 13 frimaire an X (4 décembre 1801) pour obtenir la liberté d'acquitter les marchandises aux frontières ou d'y prendre acquit-à-caution pour Turin.

[2] Sur les dégâts occasionnés au Cenis par l'activité du roulage, nombreux rapports, l'un en particulier de l'Ingénieur en chef du Mont-Blanc en date du 20 mars 1813. Arch. Nat. F[14] 1006.

ploitation, se présentant avec quelque présomption comme « le seul établissement de voitures publiques desservant la route de l'Empire français au Royaume d'Italie », elle est en correspondance fréquente avec les fonctionnaires de Chambéry et de Turin[1]; tantôt elle leur dénonce la concurrence des « voiturins », les petits entrepreneurs locaux de roulage et de transport qui, avec quelques bêtes et esquivant patentes et licences, profitent de l'abondance du transit et tâchent d'en vivre; tantôt elle réclame contre tous les petits exploiteurs de la route, « cantonniers du Cenis, gens sans principe et malins comme la grêle, habitants de la Ferrière et de la Novalaise qui ne se plaisent qu'au désordre, tels des écumeurs de mer », spontanément et fortement coalisés contre elle; toujours elle en appelle auprès des hauts administrateurs du peu de concours, bien pis, de la mauvaise volonté rencontrée par elle auprès des autorités locales subalternes, chez les maires de village en particulier, lorsqu'elle recourt à eux pour tenir en respect la mauvaise volonté des indigènes. Et avec quelle solennité convaincue, corroborant ses dires d'une longue citation de Raynal, vante-t-elle au préfet du Mont-Blanc les avantages du transit, représentant que le roulage, s'il se développait encore, finirait par arracher à leur torpeur les indigènes « naturellement portés à une forte inertie, témoins les fêtes que l'on chôme entièrement dans la Maurienne, spécialement à Termignon et à Lanslebourg »! Avec quelle ombrageuse défiance dénonce-t-elle aux fonctionnaires toutes les informations des journaux et des gazettes (comptes rendus d'accidents, de retards, d'incidents de voyage) susceptibles, à l'entendre, de jeter quelque discrédit sur la route qu'elle s'est en quelque mesure inféodée[2]!

---

[1] Correspondance de la Compagnie Bonafoux avec les Préfets du Pô et du Mont-Blanc. Arch. Tur. II. Période française. Département du Pô. Catégorie 6. Art. 8. Arch. de la Savoie, L. 1068.

[2] Le Préfet de la Savoie à la Compagnie Bonafoux, le 10 février 1809 : « J'ai été comme vous indigné de l'article inséré dans les journaux sur la prétendue stagnation du commerce pour l'Italie et sur l'interruption du passage entre

Le roulage lyonnais s'est donc consacré avec beaucoup de conviction et de zèle au service du Cenis, grandement aidé qu'il se trouvait du fait de la part prépondérante prise par le commerce lyonnais dans l'exploitation française de l'Italie. Cet élément pourtant ne saurait expliquer à lui seul l'énorme écart constaté entre le trafic du Cenis et le trafic du Simplon. Même en tenant compte et de la forte attraction exercée sur la direction des routes commerciales par les centres de Chalon et de Lyon, et du bloquage sur la ligne de Roanne des marchandises légères, il reste que, pour une bonne partie de la France du Nord et de l'Est, la route la plus courte vers l'Italie du Nord passait par le Simplon; c'était le cas, en particulier, pour les drapiers champenois et ardennais, pour les gens de Reims, de Sedan, de Verviers à qui les mesures impériales avaient livré le marché italien [1]. D'autre part et à coup sûr, le volume des expéditions provenant de la partie de l'Empire normalement inscrite dans le périmètre d'action de la route du Simplon constituait un ensemble assez fort pour nourrir un courant de trafic autonome, se suffisant à lui seul et soustrait de la sorte à l'obligation de recourir nécessairement à l'intermédiaire de la commission lyonnaise.

L'on peut, pour expliquer cette indéniable défaveur du Simplon — fait en somme le plus saillant dans l'organisation matérielle des rapports franco-italiens — remarquer, tout d'abord, que la route du Haut-Rhône ne disposait en France que de très médiocres avenues : les voies d'accès en étaient formées sur notre territoire par les routes partant de la plaine de la Saône

---

Saint-Michel et Lanslebourg. J'ai écrit sur ce point à M. le Conseiller d'Etat en le priant de donner lui-même un démenti à un article aussi impudemment mensonger. » Arch. de la Savoie, L. 1068.

[1] Les Italiens se fournissaient précédemment chez les drapiers bohémiens et moraves; laissés libres ils auraient d'autant plus volontiers continué leurs relations de ce côté qu'ils se seraient trouvés singulièrement avantagés par l'avilissement du change autrichien. Note sur le décret du 10 juin 1806 fournie par Terneaux frères, manufacturiers à Sedan et Reims. Arch. Nat. F[12] 534, chemise *d*.

moyenne ou du Revermont, vieux chemins de Dôle à Saint-Cergue par Morez, de Lons-le-Saunier à Gex par St-Claude, chemins dont la rivalité avait rempli le XVIIIe siècle [1] et qui, raccordés depuis peu des Rousses à la Faucille par la vallée des Dappes, sur l'expresse volonté du Premier Consul, et au prix d'une rectification de frontière imposée d'autorité à la Suisse [2], se trouvaient avoir maintenant leur commun débouché à Genève. Or, en dépit d'importants travaux exécutés par ses soins, l'Administration impériale était fort loin d'avoir transformé en chaussées bien roulables les anciennes routes qui, escaladant péniblement les gradins successifs des plateaux comtois, ne se glissaient à travers les raides corniches du Haut-Jura qu'au prix de rampes trop courtes et de détours trop accentués. L'exploitation par le gros roulage en demeurait difficile et précaire, d'autant que le long et considérable enneigement de ces hauts pays arrêtait presque complètement le trafic par les mois d'hiver [3].

La seule solution technique de la liaison du Simplon au réseau routier français eût été, semble-t-il, celle-là même qui devait s'imposer plus tard, et avant l'ère des grands tunnels [4], aux organisateurs des relations ferroviaires franco-suisses pour la soudure aux voies helvétiques des voies françaises : la traversée des plateaux jurassiens dans leur partie la plus commode en terre française et le débouché sur le pays des lacs par la cluse

---

[1] Sur cette rivalité, nombreux documents dans les cartons de l'Intendance de Besançon relatifs aux travaux de routes et mentionnés dans notre bibliographie critique (Arch. départ. du Doubs et du Jura. Série C). Sur la persistance de cette rivalité à l'époque consulaire et impériale, documents aux Arch. Nat. F14 837-838.

[2] Lettre de l'ingénieur en chef du Jura Aubert à Crétet, le 25 thermidor an X : « Les Suisses sont parfaitement tranquilles malgré la mauvaise humeur que leur donne l'ouverture d'une route qui va appauvrir le pays de Vaud... Les intelligences que j'ai maintenues dans le pays pour en connaître les opinions et les mouvements m'ont rapporté que les Suisses comparaient le Premier Consul à Louis XIV pour la volonté bien déterminée. » F14 837.

[3] Enquête sur le roulage. Dossier du Jura, n° 57 de F14 1269. Cf. notre annexe sur cette enquête.

[4] Avant le Frasne-Vallorbe.

de Pontarlier. La chose n'eût été possible qu'en empruntant le territoire helvétique, plus précisément en venant, par le pays vaudois, retrouver le Léman à Lausanne pour longer ensuite la rive septentrionale du lac jusqu'à l'entrée en Valais. Certains avaient alors préconisé cette jonction au prix, s'il le fallait, d'une mutilation infligée à la Suisse : en particulier, dans une note adressée à Talleyrand au cours de l'été 1802 [1], c'est-à-dire au moment où l'on discutait à Paris le problème helvétique, Verninac, notre ministre à Berne, avait fait ressortir très fortement que seul le pays vaudois constituait le vrai débouché de la région du Haut-Rhône; il y mettait en pleine évidence l'excellence des routes au Nord du lac — celles-là même que Messieurs de Berne avaient fait édifier au XVIIIe siècle tant pour tenir plus fortement leurs sujets de langue française que pour capter précisément le transit filtrant par le Simplon en dépit de la politique piémontaise — opposait au peu de commodité de la rive au Midi du Léman, rude et escarpée, l'agrément de la rive opposée, mollement ondulée et peuplée d'une véritable file de villages heureux et de villes prospères, insistait enfin sur le notable raccourcissement du trajet Paris-Milan que procurerait un tel tracé; de la sorte, en effet, les troupes et convois partis « du Jura, du Haut et Bas-Rhin et marchant sur l'Italie pourraient suivre une ligne droite et très courte pour arriver à la pointe orientale du lac au lieu de s'épuiser en marches obliques ». Mais Bonaparte, au moment où il détachait le Valais de la Confédération afin de tenir le Haut-Rhône, n'avait pas voulu ou pas osé compliquer l'opération d'une mainmise sur le pays de Vaud. Obligé, pour rassurer l'opinion européenne générale, de reconstituer le corps helvétique sur la base de la neutralité traditionnelle et d'administrer ainsi la preuve que la politique consulaire à l'égard de la Suisse s'inspirerait d'autres vues que celles de la politique directoriale, il avait choisi la voie par Morez comme grande

---

[1] Copie de cette note aux Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais*. Volume 6, f° 229.

route à travers le Jura, l'avait fait obliquer des Rousses sur la Faucille et en avait prescrit le prolongement au delà de Genève sur la rive méridionale du lac; le Simplon se trouvait de la sorte réduit à une liaison techniquement assez médiocre avec le demeurant de l'Empire.

Ce crochet obligé que faisait la route pour demeurer en terre française ne constituait pas, du reste, une raison suffisante pour compromettre irrémédiablement l'exploitation commerciale de la ligne. L'inconvénient résultant de l'allongement du parcours pouvait, sans trop d'efforts, se trouver neutralisé par l'initiative et l'industrie de Genève. Constituée en effet la porte française du Simplon, l'active cité du Léman était d'autant plus résolue à renouer de tout cœur la tradition de ce rôle — déjà tenu quelque temps par elle au XVIIe siècle [1] — qu'elle en escomptait une compensation occasionnelle au ralentissement marqué d'activité économique dont elle souffrait du fait des événements.

L'on a déjà eu l'occasion d'exposer que la fortune normale de Genève n'était pas tant liée précédemment à l'exploitation du Simplon qu'à celle du Cenis [2]; ç'avait été, en particulier, le cas au XVIIIe siècle durant lequel Genève avait joué, pour son plus grand bénéfice, la fonction d'intermédiaire entre le plateau suisse d'une part et d'autre part non seulement la Savoie mais encore, par la route du Cenis, le Piémont et la Ligurie, et même par les voies conjuguées Cenis-col de Tende, la région du Comté de Nice. C'est en raison de ces faits que Genève, au lendemain de son annexion à la France et lorsque s'était déchaînée la grande polémique pour les routes, avait, par sympathie et intérêts habituels, appuyé le Cenis, escomptant demeurer, par la vieille route savoyarde, le courtier de l'industrie helvétique pour l'exploitation du pays piémontais.

---

[1] Sur le rôle au XVIIe siècle de Genève, étape vers la France des soies milanaises descendant du Simplon, nombreux documents dans le fonds *Dace de Suse*. Arch. Tur. I (surtout dossiers 2 et 3).

[2] Chapitre II.

Mais la situation s'était, depuis, bien modifiée à mesure que le régime douanier français, tel que le constituaient les administrations consulaires et impériales, passait du protectionnisme à la prohibition, et cela non seulement vis-à-vis des Anglais, mais presque aussi rigoureusement vis-à-vis des neutres, telle la Suisse, dont le développement manufacturier était notablement avancé. L'évolution de la pratique française vers l'absolue prohibition se trouva parachevée par le tarif du 30 avril 1806, désormais loi douanière fondamentale de l'Empire et qui fermait le marché français (par conséquent, en même temps que la Savoie, l'ancien Piémont et la Ligurie désormais annexés au domaine impérial) aux cotons filés et à presque toutes les cotonnades étrangères, quelle qu'en fût l'origine; dès lors, mises à part quelques maisons vaudoises (de Lausanne et de Nyon) qui, pour ne pas perdre un débouché traditionnel, s'expatrièrent, amenant en banlieue génevoise et en deçà de la ligne douanière leur main-d'œuvre et leur outillage, la fabrique suisse cessa de travailler pour la clientèle savoyarde et piémontaise; une des branches les plus actives de la commission génevoise se trouvait de la sorte tarie [1].

Les courtiers génevois, tout en continuant à exploiter dans la mesure du possible l'actuel trafic franco-suisse (bétail et produits laitiers de la Confédération vers la France, produits manufacturés divers de la France vers la Suisse), étaient donc amenés à chercher par ailleurs d'autres éléments de spéculation et, puis-

---

[1] Arch. Nat. F[12] 643. Dossier 7. *Commerce avec la Suisse.* Lettre du Préfet du Léman, de Barante au Ministre de l'Intérieur, 21 mai 1810. Beaucoup de détails dans les délibérations du Conseil général du Léman : « Aux produits considérables... de ses fabriques d'horlogerie, de bijouterie, de toiles peintes qui avaient une infinité de débouchés, la commune de Genève ajoutait encore beaucoup d'articles de tout genre, dont l'imputation annuelle pouvait monter à une quinzaine de millions... la plupart de ces articles se réexportaient par assortiment pour la ci-devant Savoie... la Lombardie, le Piémont... Maintenant, il n'y a presque plus de transit. » Session de germinal an IX. Arch. Nat. F[1c]V *Léman.* La source essentielle sur l'activité économique de Genève à cette époque est le beau livre de M. Chapuisat, *Le commerce et l'industrie de Genève à l'époque française.*

que les événements politiques faisaient passer chez eux la route française vers le Simplon, se trouvaient tout naturellement conduits à exploiter les possibilités de cette voie de commerce, partant à se transformer en intermédiaires des relations entre l'Empire et le Royaume. Ils y inclinaient d'autant plus que Napoléon lui-même les avait encouragés à cet égard : « Cette route du Simplon vous fera du bien, n'est-il pas vrai? » avait-il déclaré au délégué génevois Pictet venu le saluer à Chambéry, au printemps de 1805, lors du premier voyage impérial vers la Péninsule [1].

Au surplus, les Génevois ne laissaient pas que d'avoir à leur disposition certains éléments qui, judicieusement mis en œuvre, pouvaient neutraliser en quelque mesure les conditions fâcheuses grevant une des parties les plus mauvaises de la ligne française vers le Simplon, soit la traversée du Jura. Depuis de longues années déjà, au même titre que certains autres montagnards étaient traditionnellement colporteurs, les habitants d'un val de cette chaîne, les Granvalliens, s'étaient spécialisés dans la pratique du roulage, ne revenant chaque année que quelques mois au pays et éparpillés, le reste du temps, sur toutes les routes de France avec leurs petites voitures à un cheval, bien connues alors sous le nom de « charrettes comtoises » ; nul doute qu'en rassemblant et en organisant ces rouliers de métier, en concentrant leurs efforts sur l'exploitation des voies jurassiennes, l'ingéniosité des maisons de transport génevoises ne fût parvenue à surmonter tous les obstacles présentés par la traversée des plateaux et des chaînes et à équiper la ligne Paris-Genève-Milan à l'instar de la ligne Paris-Lyon-Turin [2].

C'est ailleurs que réside la véritable cause de la presque inutilisation du Simplon; ce n'est pas dans des causes naturelles, mais bien dans des raisons politiques et économiques d'ordre

---

[1] Ed. Chapuisat, *La municipalité de Genève pendant la domination française*, t. II, p. 311.

[2] Enquête de 1811 sur le roulage. $F^{14}$ 1269. Dossier 57 Jura.

général, dans les directives mêmes de la politique impériale non moins que du système économique adopté par la France qu'il convient de discerner les sources de la défaveur de la route : telles qu'elles se précisèrent en effet graduellement, ces directives devaient — par une conséquence curieuse et assez imprévue — tendre à restreindre dans la pratique le large usage de cette voie dont la construction avait été, au début de la carrière napoléonienne, une des préoccupations essentielles du général en chef de l'armée d'Italie, puis du Premier Consul.

Quand Bonaparte avait, en 1802, tenu à séparer le Valais de la Suisse pour avoir dans sa dépendance complète le couloir du Haut-Rhône, il n'était pas allé jusqu'à la pleine et entière annexion et s'était contenté de constituer le pays en une république théoriquement indépendante, sous le patronage commun des trois Etats contigus : France, République italienne, Confédération helvétique; situation mal définie, au fond, et à laquelle les rapports particuliers du Valais et de la France donnaient son caractère véritable; la France, en effet, et en dehors de son droit de copatronage recevait toute liberté pour construire la chaussée du Simplon à partir de Brigue, en assurer la police, la fortifier à sa convenance, même pour faire stationner sur le territoire valaisan les forces militaires jugées nécessaires à ces fins diverses [1]. Pratiquement, la France devenait toute-puissante dans le pays et fondait cette domination sur la nécessité pour elle de la pleine disposition de la route; mais en contre-partie elle comptait sur la route, cause déterminante de toute l'affaire, pour procurer à brève échéance, par une évolution en quelque sorte naturelle des intérêts, l'absorption graduelle et consentie du petit pays dans l'ensemble du système français; en un mot, elle fai-

[1] Un commentaire officiel de la situation très spéciale du Valais vis-à-vis de la France est formé par les instructions données à Chateaubriand par les bureaux des Affaires étrangères. Instructions au citoyen Chateaubriand, 22 ventôse an XII. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais.* Volume 7, f[os] 257 sq.

sait de la route l'instrument même d'une politique visant à la fois à l'élimination complète de l'influence helvétique, à l'oblitération et à la disparition des rapports antérieurs du Valais avec la Confédération, au développement par contre et à l'intensification des relations de tout ordre nouées avec notre pays.

Eliminer complètement l'influence suisse n'était pas chose facile; attacher pleinement la région à la France était plus difficile encore; le Valais, bien plus encore que le Tyrol, offrait le type d'un de ces petits pays montagnards très primitifs, restés à un stade d'organisation politique et sociale extrêmement embryonnaire, « sans armée ni force de police[1] », sans industrie ni commerce non plus, partant sans bourgoisie, et sous l'absolue sujétion d'un clergé s'appuyant traditionnellement sur quelques familles patriarcales, en somme un ensemble n'offrant aucune prise d'aucune sorte à un régime centralisateur et unitaire comme le régime impérial français[2]; seule une partie de la région, le Bas-Valais, dépendante en quelque mesure des communautés montagnardes du haut fleuve et supportant impatiemment cette domination, aurait pu donner à l'action des autorités françaises une base et un point d'appui — et des efforts ne laissèrent pas que d'être par nous tentés dans ce sens — mais justement par toutes ses relations, par tous ses intérêts, le Bas-Valais était orienté vers le pays de Vaud, et la préoccupation des habitants de garder ces liens et ces rapports amenait précisément, au sujet de la route, une opposition caractérisée de point de vue avec les intentions de la politique française.

---

[1] Derville-Maléchart au Ministre des Affaires étrangères. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais*. Volume 9, f° 295.

[2] Un bon tableau politique de la situation du Valais, dans la brochure *Réunion du Valais à la France* publiée sans nom d'auteur par Derville-Maléchart, à Lyon, en 1816 : « L'ancien Etat du Valais pouvait... se passer à peu près de gouvernement et le sien était presque nul en effet... Dans la réalité, chaque dizain était une République particulière et celle-ci une assemblée de communes dont chacune se considérait comme indépendante. » (P. 3.) Derville-Maléchart fut successivement le dernier résident de France en Valais et le premier préfet du Simplon.

Le pacte initial qui avait réglé, entre la France et le Valais, le statut des obligations réciproques avait mis à la charge de ce dernier le soin d'édifier, le long du Rhône, une chaussée destinée à joindre la route du col, dont la construction à partir de Brigue ressortissait exclusivement à la France, à celle dont les ingénieurs français ourlaient la rive méridionale du lac, de Genève à Evian et à Saint-Gingolph, à travers les escarpements de la Meillerie; ce travail était d'ailleurs bien au-dessus de la force du petit Etat et, très vraisemblablement, la stipulation n'en avait été exigée de la part des négociateurs français que pour fournir à la France, au moment jugé opportun, un moyen de rouvrir le débat en relevant à la charge du Valais la non-observation de ses promesses [1]. Or, non seulement les Valaisans ne montrèrent aucun zèle à entreprendre le raccord de la chaussée du Simplon à celle de Saint-Gingolph, mais ils donnèrent tous leurs efforts, par des mesures de détail et de petites vexations, à acheminer vers le Vaud les avenues de la route; ce faisant, ils tendaient à faire déboucher le Simplon en Suisse et allaient de la sorte directement à l'encontre des fins de la politique française, s'efforçant d'obtenir d'eux, au contraire, que par le jeu des taxes péagères ils missent des entraves au trafic vers la Confédération [2]. Au lieu donc de constituer une occasion de coopération et d'action commune, la construction même de la chaussée apparaissait comme une première occasion de désaccord.

---

[1] Derville-Maléchart à Affaires étrangères, 28 mars 1808 : « Le Valais est trop pauvre pour de tels travaux... L'article de la Convention qui met à la charge du Valais la construction de la partie de route (le long du Rhône) est inexécutable. » *Correspondance Valais*. Volume 8, f° 210.

[2] Le grand bailli du Valais, dans une lettre au Résident de France, souligne ce point de vue de la politique française : « V. E. avait désiré qu'il y eût (dans l'établissement des péages) une différence très marquée en faveur de la route du Bouveret... ce n'est pas uniquement pour les relations avec Genève, mais pour détourner une partie des marchandises du Nord de la France d'emprunter le territoire suisse et les engager à poursuivre plus longtemps leur route par le territoire français. » 15 septembre 1808. *Correspondance Valais*. Volume 11, f° 241.

L'utilisation générale de la route inquiétait Napoléon à un autre point de vue.

Lors de la séparation du Valais d'avec la Suisse, le Premier Consul avait voulu que la République italienne intervînt comme partie contractante à l'acte constitutif de l'Etat valaisan : à une époque où il tenait encore la balance, dans la composition de son personnage, entre le chef de l'Etat français et le chef de l'Etat italien, ç'avait été de sa part une attention envers les gens de Milan [1]; ç'avait été aussi, et peut-être surtout, un procédé pour ménager la transition et masquer par la présence d'un tiers ce qu'aurait eu de trop significatif un protectorat strictement français; dans cet état d'esprit, Napoléon avait prescrit l'installation en Valais, à côté du Ministre de France, d'un agent diplomatique italien résidant à demeure. Mais assez vite — au fur et à mesure qu'entre la politique impériale et française d'une part, et d'autre part les velléités d'action italienne des gens de Milan, se multiplient et s'aggravent les malentendus et les heurts — les représentants de la France en Valais sont amenés à relever et à redouter une action trop caractérisée de la part des Italiens : or l'un des points précis où éclate ce différend est l'utilisation de la route. Dans les intentions des Français, le courant essentiel des relations alimentant l'activité du Simplon doit s'établir entre Genève et Milan; au jugement des Italiens, au contraire, il n'y a pas d'inconvénient, il y a même des avantages à ce que ce courant s'établisse surtout entre Suisse et Italie, et l'agent diplomatique du Royaume en Valais laisse par trop manifestement apparaître ce point de vue. N'a-t-il pas, en effet, la naïveté d'écrire au sujet de l'entreprise des postes à voyageurs à établir par le col : « Peu m'importe que la diligence de Milan aille à

---

[1] Talleyrand à Marescalchi : « Le Premier Consul a été amené à associer la République italienne à ses plans sur le Valais... pour accroître la considération politique dont cette République doit jouir en l'appelant comme partie contractante à une opération au succès de laquelle il attache beaucoup d'importance. » 16 messidor an X. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais*, Volume 6, f° 236.

Genève ou à Lausanne et si les Vaudois, pour l'avoir à Lausanne, veulent se charger de l'entreprise, il me paraît qu'il faut les favoriser plutôt que les contrarier... on pourra toujours ajouter la branche de Saint-Maurice à Genève quand on voudra[1] », façon de voir qui semble monstrueuse aux agents de la France et qu'ils dénoncent avec insistance, avivant les défiances du Maître, qui avait voulu le Simplon pour lier la France et l'Italie et non pour permettre à l'Italie de communiquer avec la Suisse.

De ce souci des Milanais de garder par le Simplon un contact avec la Suisse, Napoléon a très sûrement pris de l'humeur; il décèlera la chose lorsque, ayant décidé l'annexion du Valais à l'Empire, il marquera le désir, très net, d'associer les troupes italiennes à la prise de possession du pays, dans le but évident de compromettre le Royaume vis-à-vis des cantons helvétiques; surtout il révélera ce souci lorsque, ordonnant, à la même époque et pour obvier à la contrebande, l'occupation d'une partie de la Suisse de langue italienne, il exigera que le Royaume assume non seulement l'exécution, mais encore — il le signifiera à Eugène — toute la responsabilité de la mesure vis-à-vis de la Confédération : « Il n'y a pas de mal à ce que ce soit une querelle de vous à la Suisse; après l'on s'adressera à moi pour amortir la

---

[1] L'Agent diplomatique du Royaume en Valais au Résident de France, Derville-Maléchart, 30 mars 1808. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais.* Volume 11, f° 157. Cette tendance des gens de Milan à des relations directes avec les cantons suisses par le Valais s'était déjà marquée dans l'organisation de la poste aux lettres : depuis que le Valais avait été, en 1802, séparé de la Suisse, il avait cherché à organiser de façon autonome son service des postes et dépêches précédemment confié aux grands entrepreneurs bernois, les Fisher. Mais il n'avait pu réaliser ce dessein, et dès 1805 avait dû recourir aux bons offices de la Régie officielle des Postes du canton de Vaud; cette Régie avait consenti à la République valaisane des conditions très avantageuses dans l'intention unique d'organiser sous ce couvert des relations directes avec la Péninsule et, à peine en possession de la poste valaisane, avait immédiatement conclu avec la République italienne (15 mars 1805) un accord pour l'échange des correspondances avec Milan par le Simplon (cf. Henrioud, *Les anciennes postes valaisanes*, revue vaudoise, 1905). Cette utilisation du Simplon pour une entreprise purement helvétique ne pouvait qu'irriter les Français.

chose, mais il faut que cela paraisse venir de vous [1]. » Entre les Milanais et les cantons, Napoléon ne veut donc ni liaison ni coquetterie, mais au contraire des querelles et, si possible, des surfaces de friction.

Une telle défiance de la part des Français contre toute velléité d'une intimité italo-suisse aide à comprendre l'état d'esprit qui devient graduellement celui de l'Empereur à l'égard du Simplon : Napoléon continue à considérer la route comme un des plus remarquables monuments dus à son activité et à la mettre à cet égard sur le même pied que celle du Cenis [2]; mais il est visiblement inquiet quant à l'utilisation de cette voie. Il s'étonne et il s'irrite que cet ensemble de travaux, jadis voulus par lui dans le but exclusif d'associer l'Italie à la France, puisse, si faiblement soit-il, devenir le moyen de fins différentes. Pratiquement, il fait passer dans son esprit à un état de moindre faveur cette route se dérobant en quelque mesure à l'exclusive disposition française [3]; cela du reste, sans qu'il veuille s'en rendre compte lui-même, tout prêt qu'il est à en faire retomber l'entière responsabilité sur les autres, surtout sur « cette chétive population [4] » valaisanne traversant sottement les grands desseins impériaux.

En résumé, la route du Simplon aurait dû politiquement assu-

---

[1] *Correspondance*, XXI, 17007, 6 octobre 1810. M. Dunan, *Revue des études napoléoniennes*, année 1912. *Napoléon et les cantons suisses*, p. 216, estime devoir attribuer au désir de Napoléon de ménager la Confédération helvétique, le souci montré par l'Empereur d'employer uniquement des troupes italiennes à cette opération. Cette explication est sûrement très judicieuse, mais elle doit se combiner avec celle qui est proposée ici.

[2] *Correspondance*, XXI, n° 17198. Note pour le Ministre de l'Intérieur, 9 décembre 1810. L'Empereur demande pourquoi l'Institut n'a pas fait mention « à l'occasion du 17e grand prix, du canal de Saint-Quentin, de la route du Mont Cenis ou de celle du Simplon ».

[3] « Il s'en faut que la route par le Simplon n'ait eu lieu qu'à l'avantage de la France... des transports nombreux s'y font maintenant pour l'Italie et pour la Suisse... ». Lettre de l'inspecteur Céard (le créateur de la route) au Ministre de l'Intérieur, 10 août 1808. Dossier personnel Céard. Arch. Nat. F14 111-697.

[4] *Correspondance*, XXI, n° 17095, 3 novembre 1810.

rer l'intime soudure de l'Italie à la France et préparer l'absorption graduelle du Valais dans le système français. A ce double point de vue, elle décevait les espoirs impériaux, offrant aux Milanais un moyen de desserrer l'étreinte française en « se liant à la Suisse » et se révélant entre Français et Valaisans bien plus une pomme de discorde qu'un sujet d'union. Politiquement, le Simplon ne « rendait pas ».

Mais ce fut, surtout, du développement de la politique économique napoléonienne que devait résulter pour la route la période de presque absolu délaissement que l'on a signalée.

Le système continental — on a déjà insisté à cet égard — se proposait avant tout de constituer autour de la France un ensemble de marchés privilégiés pour le commerce impérial; pour procurer ce but, il devait, par toutes les voies, entraver sur ces marchés la concurrence possible des produits étrangers et organiser les pays vassaux en débouchés aussi hermétiquement clos que possible à l'introduction de toutes les marchandises autres que les expéditions françaises. Par ailleurs et pour prévenir que des marchandises étrangères ne fissent indûment figure de produits du cru de l'Empire, il obligeait ces derniers à se munir d'un ensemble compliqué de certificats d'origine et de titres de mouvement, de papiers d'identité et de permis de circulation. Enfin et sur la circulation même de ces produits français, il tendait, dans le but de prévenir toute fraude et toute substitution, à établir une surveillance serrée, non pas seulement au franchissement des frontières, mais même si possible du point de départ jusqu'au lieu d'arrivée.

Sous tous ces aspects, la route du Simplon est fortement suspecte aux autorités françaises.

Elle l'est tout d'abord pour cette raison très générale, et dont dérivent presque toutes les autres, qu'elle n'est pas, dans la totalité de son parcours, sous la pleine et entière souveraineté française, plus exactement à la stricte et constante surveillance des fonctionnaires impériaux. Le statut du Valais vis-à-vis de la France avait été — il ne faut pas l'oublier — élaboré en 1802.

A ce moment, la politique économique française était bien loin de s'être encore nettement précisée et d'avoir dégagé le caractère violemment agressif qu'elle revêtira par la suite; surtout les directives de notre pratique commerciale à l'endroit de l'Italie étaient loin d'être arrêtées, et même aucun accord économique favorable vraiment effectif n'était encore intervenu entre la France et la République italienne; dans ces conditions, il n'avait paru du côté français ni souhaitable, ni opportun, ni possible d'imposer au pays valaisan un régime d'inféodation économique absolue par rapport à la France; même, quant au fait du transit et de l'exploitation commerciale de la route, n'avaient été posés que des principes assez vagues. Par suite, au fur et à mesure que le système économique français allait accentuer ses vues exclusives et intransigeantes, devaient apparaître des difficultés fort graves à concilier la situation présente de la haute vallée du Rhône, demeurée un véritable fief de l'industrie helvétique et sans barrière du côté des cantons, avec une exploitation commerciale de la route donnant à la France toutes les sûretés désirables.

C'est là une cause très générale; plus particulièrement, la route avait la défaveur marquée des milieux français influents parce que devenue, sitôt ouverte à l'exploitation commerciale, une des voies d'accès pour les produits suisses vers les marchés d'Italie. Les cantons qui, au moment de la séparation du Valais, avaient, vainement d'ailleurs, émis la prétention de monnayer leur acquiescement à cette mutilation du territoire helvétique, en se faisant formellement reconnaître un droit d'usage inconditionné quant à la route[1], manifestent en effet, ceux de la

[1] Lettre du plénipotentiaire suisse Stapfer à Talleyrand, 22 prairial an IX. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais.* Volume 6, f° 92 : « La possibilité de réparer nos pertes et l'espérance d'un meilleur avenir sont tout entières dans le commerce de transit avec l'Italie, le seul que la position topographique de la Suisse a laissé à ses habitants. Les deux routes du Saint-Bernard et du Simplon sont de beaucoup les plus avantageuses... la privation de ces deux débouchés ou l'assujettissement des Helvétiens qui en voudraient jouir à des

Suisse occidentale surtout, et tout spécialement le canton de Vaud, le plus vif empressement à utiliser, même à titre précaire, ce chemin vers la Péninsule; la commission lausannoise, qui, sitôt mis sur le tapis le projet d'ouvrir une chaussée carrossable au Simplon, avait au début du Consulat fondé là-dessus les plus ambitieux espoirs [1], fait en quelque sorte le siège de cette voie de commerce : tant que les introductions graduellement prohibées des produits helvétiques en Italie demeurent, dans une si faible mesure soit-il, possibles, elle effectue ses expéditions par le Valais, contribuant pour une forte proportion à nourrir le mouvement constaté sur la chaussée les premières années après l'ouverture de la route.

De ce trafic helvétique s'irritaient les fonctionnaires impériaux, furieux de voir une création française utilisée par les étrangers et devenant la voie d'accès d'un commerce concurrençant les produits nationaux sur le marché italien. Tout spécialement les douaniers s'inquiétaient ou affectaient de s'inquiéter de ce trafic sous divers autres prétextes et en particulier le suivant : la route débouchait en territoire italien, non loin de la ligne frontière entre le Royaume et l'Empire, ligne formée, depuis la rétrocession du Novarais à la Cisalpine, par le cours de la Sesia, démarcation douanièrement très mauvaise du fait que le fleuve offrait plusieurs bras facilement guéables et des îles marécageuses propices à souhait pour les entrepôts de contrebande [2]. Dès lors, quelques produits fabriqués, prohibés à l'en-

---

droits quelconques frapperait... d'une paralysie mortelle le commerce et l'industrie de toute l'Helvétie occidentale... Un nombre considérable de citoyens préférerait... les chances malheureuses que présente dans l'avenir la servitude d'une route militaire accompagnées des avantages présents et inévitables d'un libre transit aux bienfaits éventuels d'un affranchissement de cette servitude, empoisonnés par la ruine instantanée de la branche la plus productive de notre commerce (c'est-à-dire le transit). »

[1] « Lausanne travaille à hériter de la fortune commerciale de Genève qu'elle voudrait réduire à n'être plus qu'une place de seconde ligne. » 19 pluviôse an IX. Sur le commerce du Valais. Aff. Etr. *Correspondance Valais*. Volume 6, f° 58.

[2] Les îles du Pô et de la Sesia ont, dès le début de l'installation des douanes

trée en France, étant admis, de Suisse, à pénétrer en Italie ou à transiter par le territoire royal, le péril, à en croire les douaniers, était grand que, descendant par le Simplon, ces produits ne fussent trop facilement tentés d'obliquer à droite et de pénétrer dans l'Empire par la Sesia; tout en concluant de la chose à la nécessité d'une forte organisation des douanes françaises, le long de cette rivière [1], les douaniers en prenaient occasion pour prêcher la plus grande défiance contre toute utilisation du Simplon par un transit helvétique.

Si les douaniers suspectent la route parce qu'ils voient en elle en quelque mesure un des outils de la concurrence et de la contrebande étrangère, ils ne trouvent pas en elle, par surcroît, les apaisements retenus pour indispensables quant à l'introduction des produits français en Italie, et, à cet égard, raisonnent de la façon que voici : puisque tout mouvement, entrée ou sortie, de marchandises, tant pour l'Empire que pour le Royaume s'accompagne d'un titre officiel, qu'en particulier les entrées privilégiées des produits français dans le Royaume sont fondées sur le certificat d'origine, base et garantie de tout le système, il est inadmissible que cette pièce et les marchandises qu'elle accompagne échappent, ne fût-ce que pour un temps de leur parcours, à la surveillance des autorités françaises. Le Simplon, sur le trajet duquel s'interpose entre le contrôle français et le contrôle italien un territoire étranger, ne saurait constituer, pour l'exploitation française du Royaume, un outil de tout repos et doit par suite être mis hors de cause.

---

sur les frontières de l'Italie française, joué un grand rôle comme entrepôts de contrebande. A ce sujet et pour les débuts de cette période, un long et substantiel rapport du Directeur des douanes de Turin. Arch. Aff. Etr. *Correspondance Turin.* Volume 280, f$^{os}$ 430 sq.

[1] Sur l'organisation de la Direction des douanes de Vercelli, un long rapport adressé au prince Borghese par l'Inspecteur des douanes de cette résidence à la date du 9 mai 1808. Arch. Tur. I. *Douane et traite.* Dossier 2 d'addition n° 30. Bien que les documents de ce fonds soient, en principe, formés des papiers de l'ancienne administration piémontaise, il s'y est glissé ce document de l'époque française.

Raisonnement spécieux qui masque, bien plutôt qu'il ne traduit, les vraies raisons de l'hostilité des fonctionnaires français à l'égard du Simplon. Ce que les douaniers détestaient dans cette route, ce n'était pas tant, au fond, l'interposition d'un territoire étranger échappant à leur action — ils auraient pu, en effet, remédier à la chose par un procédé très simple : l'installation dans le Valais d'une ligne de postes français de douanes, procédé que préconisa à maintes reprises le Ministre de France dans le pays et dont l'incorrection au regard de l'indépendance valaisane n'était pas pour effaroucher l'Administration impériale [1]; — c'était surtout la nature même de la route, route de lisière et de bordure et d'une défense, à les en croire, singulièrement difficile. Car si et la voie d'accès valaisane et la voie de sortie italienne préoccupaient les douaniers, l'avenue française du Simplon, cette route sur la rive méridionale du Léman que Napoléon avait justement voulue pour suppléer à l'avenue naturelle par le territoire suisse, ne les mettait guère plus en confiance; de fait, une contrebande active s'opérait par le lac, contrebande pour la répression de laquelle avait été constituée une véritable occupation militaire de la Savoie du Nord [2]. Les douaniers s'affirmaient dès lors fondés à redouter que des marchandises suisses, introduites par barques sur la rive méridionale, ne fussent munies là de certificats falsifiés, ou mieux encore substituées à des produits français fictivement expédiés sur l'Italie avec acquits à l'appui et en fait retenus sur le territoire im-

---

[1] Lettre du Résident de France en Valais réclamant cette mesure : « Il est facile de remédier à la contrebande en établissant des bureaux français qui correspondraient avec les bureaux italiens... L'on pourrait, pour cet important objet, donner une *extension* et une *interprétation* faciles aux articles de la charte valaisane qui paraissent y mettre obstacle. » 31 juillet 1809. Aff. Etr. *Correspondance Valais*. Volume 9, f^os 294-296.

[2] Plaintes à cet égard des conseillers généraux du Léman : « Toute la partie du département qui est au long des bords du lac est tellement gênée par les entraves qu'occasionne l'obligation d'accompagner de passavants tout ce qui circule dans les deux lieues de frontière que le commerce y est presque nul. » Session de germinal an IX. Arch. Nat. FICV *Léman*.

périal, et ne prissent ensuite leur route vers la Péninsule avec l'apparence et la qualité de marchandises françaises. Au fond, le système prohibitif outrancier qu'était devenu le système français aboutissait à constituer autour du pays comme un glacis protecteur où tout négoce, tout mouvement de produits devait être réduit au minimum et entouré d'un ensemble très complexe de précautions et de formalités. Le Simplon et son avenue française — long ruban de route courant parallèlement à la frontière même avant que de pénétrer en terre étrangère — avaient cette malechance de se trouver en plein dans cette zone où la logique du système tendait à restreindre à rien toute circulation. Irrémédiablement le Simplon était suspect.

Du fait de cette prévention, l'administration douanière devait être amenée à entraver de tout son possible le transit par le col valaisan; effectivement, elle ne s'en prive point et poursuit, contre la route hérétique, une offensive caractérisée dont voici quelques épisodes :

En janvier 1807, Napoléon est en Pologne : loin des suggestions de ses administrateurs et de ses douaniers, il incline à des accommodements et, se laissant aller à apporter quelques atténuations, au bénéfice des pays alliés et neutres, à la rigueur du décret rendu le 10 juin précédent, il autorise de nouveau à destination de Naples et du port franc de Gênes le transit par le Royaume d'Italie des marchandises suisses et bergeoises. Or, le préjugé des douaniers contre le Simplon est tel qu'ils réussissent par prétérition à lui jouer un tour de leur façon. L'entrée des marchandises admises à transiter n'est permise que par les douanes d'Intra (ce sont les marchandises venant du Gothard), de Côme, de Venise, d'Udine. L'accès par le Simplon n'est pas mentionné, partant interdit[1].

A quelques mois, nouvelle exclusion dans un autre sens : à force de prières, les cotonniers français ont réussi à obtenir le

---

[1] Copie du texte du décret en italien aux Arch. Nat. $F^{12}$ 534, chemise c.

monopole du marché italien; désormais les seules cotonnades françaises pourront pénétrer dans le Royaume; or, il est prescrit que l'entrée de ces étoffes françaises ne pourra se faire qu'en deux points : Vercelli, soit au débouché de la route du Cenis; Voghera et Casatisma, soit au débouché géminé de la route de la Corniche [1]. Le Simplon est exclu de l'acheminement des cotonnades françaises; il est en quelque mesure dans un angle mort du trafic, dans une zone neutralisée [2].

En dépit pourtant de cette mauvaise volonté non dissimulée, malgré les tracasseries de détail infligées aux marchandises suivant le bord du Léman, le courant amorcé de France en Italie par le Valais persistait, nourrissant, concurremment avec le trafic italo-suisse, l'activité du passage. C'est alors qu'un coup plus décisif fut tenté et réussi contre la route, lors des pourparlers relatifs à la négociation du traité de commerce franco-italien.

La grande idée qui inspirait les négociateurs français était — la chose a été marquée plus haut — d'assurer sur le marché italien, aux produits de l'Empire, une situation telle par rapport aux produits étrangers similaires que toute concurrence en fût rendue pratiquement impossible, et le procédé choisi pour procurer cette exclusive domination du commerce français fut d'arracher au Royaume la concession presque en bloc aux expéditions de l'Empire d'une réduction de 50 % sur le tarif général appliqué par les douaniers royaux.

C'est là que l'on manœuvra pour atteindre le Simplon : après les stipulations définissant les avantages accordés au commerce français fut inséré l'article suivant (article 7) : « Les objets dénommés dans les articles précédents ne peuvent entrer par terre en Italie que par les bureaux de douanes italiennes situés

---

[1] Arch. Nat. AFIV. Plaquette 1966. Copie du décret du 27 décembre.

[2] Ce ne sont là que des épisodes d'une mise à l'index persistante; on pourrait les multiplier; noter par exemple que, dans un des décrets organisant la franchise de l'entrepôt de Venise (décret de Saint-Cloud du 25 avril 1806), les points de sortie pour la Suisse des marchandises entreposées sont limitativement restreints à Chiasso et Chiavenna. Arch. Nat. $F^{14}$ 534, chemise *c*.

sur les frontières de France. » Article qui, pris au sens strict, entravait radicalement tout transit français par le col valaisan, et qui, même interprété dans le sens le plus large et le plus favorable, excluait à tout le moins de la réduction de droits les marchandises persistant à utiliser cette route. De la sorte se trouvait mise hors de cause, rendue inapte au service du commerce franco-italien la voie d'accès milanaise par excellence vers l'Europe du Nord-Ouest.

Ici une question semble bien devoir se poser : il n'y a pas de doute que dans l'élaboration d'une disposition telle [1] ont eu leur large part d'influence les observations présentées par les douanes impériales, fidèles à leur hostilité pour le Simplon. Auraient-elles toutefois à elles seules suffi à provoquer ce résultat? N'ont-elles pas été très consciemment et très habilement utilisées comme couverture par une volonté cherchant, parallèlement et pour d'autres raisons, à atteindre le passage valaisan? Il n'est possible de formuler à cet égard qu'une hypothèse, mais cette hypothèse vaut la peine d'être examinée; elle se fonde en tout cas sur ce que nous savons par ailleurs de la personnalité du plénipotentiaire français pour la négociation du traité, plénipotentiaire qui ne se trouvait être autre que le Ministre impérial de l'Intérieur Crétet.

L'on a relaté le rôle capital joué par ce personnage, à l'époque consulaire et en tant que Conseiller d'Etat Directeur général des Ponts et Chaussées, dans la construction des routes des Alpes : partisan convaincu du Cenis pour des raisons diverses, Crétet avait alors, sans découvrir jamais ses idées, sans jamais trop se compromettre non plus, par le seul jeu d'une diplomatie administrative très avertie et très serrée, tenu en échec la campagne pour le Genèvre et était parvenu pratiquement à assurer au col savoyard une situation bien meilleure que celle de son rival briançonnais. Bien que, dès lors et au fond, il n'eût pas une

[1] Au dossier $F^{12}$ 534, chemise *a*, un certain nombre de notes adressées à ce moment à Crétet par l'Administration des douanes, plus précisément par le directeur général Collin de Sucy ou ses bureaux.

très chaude tendresse pour le Simplon, autre concurrent de son col préféré, il n'avait rien pu, il n'avait même rien osé à ce moment, jugeant sans doute la chose impossible et par trop scabreuse, contre la volonté précise et formelle du Premier Consul en ce qui touchait l'aménagement du col valaisan. Mais depuis, n'ayant rien abandonné de ses idées et de ses préférences, il avait continué sa vigilante sollicitude pour la cause du Cenis. Vit-il, lors des pourparlers du traité de commerce, le parti à tirer des répugnances et des préventions des douaniers? Se rendit-il compte qu'on pouvait, en exploitant ces sentiments, briser net l'utilisation commerciale du grand rival du Cenis? Est-ce lui qui trouva la formule frappant à mort le Simplon sans même le nommer? L'hypothèse n'est pas à exclure; elle se trouve cadrer avec ce que nous savons par ailleurs des méthodes et de la pratique de ce haut administrateur, rompu à la politique et aux affaires. Et si rien ne contredit la supposition, certains faits que l'on va exposer peuvent apparaître de nature à la corroborer.

Le traité de commerce porta de suite ses fruits et, comme il était à prévoir, les marchandises qui suivaient précédemment la route par Genève et le Haut-Rhône l'abandonnèrent à peu près toutes pour la route par Lyon et la Maurienne. Sujet de grosses inquiétudes pour les gens de Genève! Ils s'agitèrent; de suite, la Chambre de Commerce de la ville et la Municipalité firent entendre des doléances motivées; le Conseil général du Léman, faisant chorus, prit l'habitude à chacune de ses sessions de renouveler ses plaintes en la matière, de dénoncer l'étrangeté de ce malthusianisme économique aboutissant à stériliser une des réalisations techniques les plus remarquables de l'époque et de souligner le paradoxe d'une politique « rendant inutile pour le commerce cette superbe route, chef-d'œuvre du génie et de l'art[1] ». L'on ne se contenta pas d'ailleurs à Genève de récrimi-

[1] Délibérations du Conseil général du Léman. Sessions 1809-1810. Arch. Nat. FICV *Léman*. De même Arch. d'Etat de Genève. Période française. Registres du Conseil général du Léman. Pour l'action de la municipalité, cf. Chapuisat, *La municipalité de Genève pendant la domination française*, II, p. 476.

nations pures et simples, et l'on mit en mouvement, à Milan et à Paris, toutes les relations dont on se trouvait disposer.

En particulier, l'on fit agir un haut fonctionnaire impérial, le baron Girod de l'Ain, conseiller-maître à la Cour des Comptes, personnage qui réalisait à merveille le type caractérisé d'une catégorie sociale peu nombreuse, mais fort puissante, d'un groupe bien défini dont l'influence, très accusée dès le Premier Empire, prélude au grand rôle réservé à son action sous la Monarchie constitutionnelle, spécialement sous le régime de Juillet. Cette catégorie se trouve constituée par certains hauts fonctionnaires qui, membres des grands corps administratifs : Conseil d'Etat, Cour des Comptes, Directions Centrales, résidant à Paris et disposant du fait de leurs fonctions mêmes d'une grande influence dans les Ministères, mais provinciaux de naissance et ayant conservé dans leur pays d'origine des relations personnelles non moins que des intérêts, parfois même la totalité de leur fortune, s'emploient à faire la liaison entre Paris et la province, à soutenir activement en haut lieu et sous la forme d'interventions officieuses les réclamations et les vœux de leur petit pays; désireux de s'employer, ayant le goût de l'action et le sens de l'intrigue, quelquefois aussi le désir très désintéressé de faire profiter leurs compatriotes de leurs relations personnelles, grands protecteurs enfin et groupant parfois autour d'eux une forte clientèle locale, certains d'entre eux vont dès lors et de la sorte faire figure, concurremment avec les parlementaires et les préfets, de patrons et d'avocats dans la capitale d'un ensemble d'intérêts régionaux déterminés. Girod de l'Ain s'était ainsi, et depuis le début de la centralisation consulaire, constitué le porte-paroles à Paris des gens de la Bresse, du Jura méridional, de Genève et du Bugey, et il n'est guère de dossier administratif de l'époque se rapportant à quelqu'une des questions intéressant cet ensemble de pays — qu'il s'agisse de routes à construire [1], de manufactures à édifier, de cultures à favoriser, qu'il

---

[1] Pour ne citer que ce qui concerne les routes aux Arch. Nat., lettres de Girod dans $F^{14}$ 837 demandant à diverses reprises que l'on déblaie les routes

s'agisse aussi de protégés à caser et de clients à défendre — où l'on ne trouve trace de l'intervention active du Conseiller-Maître. En excellents termes avec certains commissionnaires génevois, ayant peut-être des intérêts dans leurs entreprises, Girod prit leur cause en main et, tout l'été de 1808, en liaison avec les préfets du Léman, de l'Ain et du Jura, se prodiguant dans les bureaux de l'Intérieur et des Douanes, correspondant avec Milan pour y provoquer de la part des Italiens du Royaume des réclamations concordantes, il s'employa avec ardeur à obtenir, au bénéfice du Simplon et par voie de décret, une amélioration de la situation créée par les stipulations du traité même [1].

Or, à suivre les démarches de Girod, l'on a l'impression qu'elles se heurtent à une influence invisible et présente qui, sans se donner la peine de produire des arguments ou de réfuter les allégations apportées, neutralise en fait et complètement les interventions de l'infatigable avocat des réclamations génevoises; quand Girod va presser l'un et l'autre, chacun se défend d'avoir, contre le Simplon, de noirs desseins; les douaniers même se font, en paroles, conciliants et presque aimables et néanmoins, de tous ces colloques, rien ne sort. Il est loisible de supposer que Crétet est là qui, silencieusement, défend son œuvre et veille à ce que rien n'y soit modifié. Et si l'on objecte que Crétet, miné

---

enneigées du Jura, que l'on fasse des réparations ou des raccords; dans $F^{14}$ 995, demandant que l'on refasse complètement les pentes de la Faucille. Pour cette dernière route d'ailleurs, Girod pouvait presque la revendiquer comme sienne; dès le début, en effet, il avait montré pour son aménagement et son exploitation la sollicitude la plus vive : « Rien n'est si pressant que de terminer avec la Suisse (les pourparlers nécessaires pour le passage du raccord Les Rousses-La Faucille par la vallée des Dappes), à cause des pertes que la France éprouve par le défaut de l'ouverture de la route des Rousses à Gex, conformément à ce qui a été avancé par le citoyen Girod de l'Ain. » Lettre de Céard à Crétet, 8 nivôse an X (Arch. d'Etat de Genève. *Fonds français.* Dossier 534. 1er portefeuille). Aussi bien, l'action de Girod n'a pas été purement administrative : lors de l'annexion de Genève, de la constitution du département du Léman, peut-être même dans certains points de la politique franco-helvétique, il a sûrement, par son activité et son entregent personnel, joué un rôle, rôle d'ailleurs singulièrement difficile à saisir et à préciser.

[1] Exposé des démarches de Girod de l'Ain, Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais*, Volume 8, f^os 275 sq, 300 sq.

par la maladie, quitte le pouvoir au printemps de 1809 pour mourir peu après à l'automne de la même année, que par conséquent l'on ne saurait, une fois le Ministre disparu, faire état de son influence pour expliquer le maintien de l'ostracisme pesant sur la route, l'on peut répondre que, par son hostilité contre le passage, Crétet a donné le ton et fixé la pratique; que lui parti, la question est restée de celles qui ont été orientées dans un sens déterminé et sur lesquelles, l'inertie bureaucratique et la routine administrative aidant, nul n'ose prendre sur soi de revenir, jusqu'à ce qu'un fait nouveau caractérisé vienne, souvent après plusieurs années, rendre impossibles de plus longs atermoiements. L'on peut donc, jusqu'à preuve du contraire, retenir l'hypothèse d'une capitale action de Crétet en la matière. Cette action — si elle s'est produite — soulignerait la parfaite unité de la pratique du haut administrateur et du Ministre, obstinément féru du Cenis, manœuvrant au début pour écarter la concurrence du Genèvre, puis, quand l'occasion se présente décisive, prenant contre le Simplon la revanche longtemps différée.

D'ailleurs, Crétet disparu, les douaniers continuent à nourrir contre la route par le Haut-Rhône leurs préventions coutumières; ils font plus et découvrent à cet égard de nouveaux griefs.

Un certain nombre de commissionnaires français, soucieux surtout de la brièveté du trajet, se résignaient à ne pas profiter de la faveur définie par le traité et continuaient à faire passer par le Simplon les quelques marchandises pour lesquelles la perte de l'exemption du demi-droit ne représentait pas un trop lourd sacrifice. Complètement libres de la sorte — ils le croyaient du moins — au regard de l'Administration française, ils faisaient sortir leurs expéditions sur l'Italie directement par Pontarlier, les dirigeant commodément sur le Simplon par les routes faciles du plateau suisse. La douane s'alarma; elle affirma que, sous le couvert de cette pratique, se produisaient de graves abus et que les Suisses, grâce à des certificats d'origine maquillés ou même complètement apocryphes, introduisaient de la sorte dans le

Milanais, par le bureau de Domo d'Ossola, des cotonnades et draps de leur fabrication, voire même des articles anglais [1]. Visiblement, les douaniers ne se tiendraient tranquilles que lorsque aurait été arrêté complètement tout passage de marchandises par le Haut-Rhône. L'on voit dès lors le fond qu'il faut faire sur les griefs français à l'encontre des indigènes. Quand Napoléon dénonce la mauvaise volonté des Valaisans comme cause unique de l'inutilisation du Simplon, il se trompe ou cherche à se tromper. C'était le système économique au service duquel il subordonnait tout, c'était l'esprit et la méthode dans lesquels hauts administrateurs et agents subalternes appliquaient ce système qui arrêtaient net le rendement de la route.

Dans ces conditions, rien de surprenant que tous les documents locaux soulignent l'état languissant du trafic par le Simplon à dater de 1808. De même, rien que de très naturel si le grand commerce français se désintéresse de la route ; si l'activité se maintenant par la chaussée est, quant à sa nature, un transit de voyageurs, quant à la qualité de ceux qui l'exercent, un roulage génevois, suisse et milanais. Et la chose est un motif de plus pour suspecter la ligne. La compagnie Bonnafous en particulier, lorsqu'elle sollicite quelque faveur gouvernementale ou demande, en l'exigeant presque, le concours des administrations locales du Mont-Blanc ou du Pô, n'en est que plus à l'aise pour opposer la voie bien française du Cenis à celle presque étrangère du Simplon. Tirant argument de la situation, elle se plaît à signaler comme contestable la faveur dont le Gouvernement italien honore l'entreprise des messageries par le Valais, réclame en conséquence les foudres du pouvoir contre les journaux et gazettes vantant par comparaison à celle de la Maurienne la route de Genève à Milan, se fâche enfin tout rouge quand les Génevois opèrent, en faisant coïncider les heures de

---

[1] Instructions données à Catineau-Laroche, envoyé en mission commerciale en Italie et en Suisse au printemps de 1811. Arch. Nat. $F^{12}$ 535.

départ et d'arrivée des diligences, le plein raccord Lyon-Milan par Genève [1].

Il n'y a donc plus lieu de s'étonner si le mouvement par les deux voies offre, vers 1810, le contraste si marqué dégagé précédemment : le Simplon ne conserve plus guère, en dehors du passage des voyageurs allant de la France du Nord et de l'Est et de la Suisse occidentale vers la Lombardie et l'Est italien, qu'un faible transit de marchandises. Le Cenis additionne, à côté du mouvement des personnes allant de France en Piémont, Ligurie et Italie péninsulaire, presque tout le trafic avec l'Italie annexée, la presque totalité aussi du trafic avec le Royaume, puisqu'il jouit seul de l'exemption du demi-droit; il y joint encore — chose au premier abord incroyable — une assez considérable contrebande d'origine helvétique allant vers la Péninsule : certains cotonniers suisses en sont venus en effet, pour dépister la douane, à préférer, à la pénétration directe en Italie, un détour accentué : ils introduisent leurs mousselines et percales par les passages du Jura et les acheminent sur Tarare; les pièces d'étoffe reçoivent là, par la complicité de certains cotonniers marrons, les marques et papiers appropriés, puis ayant pris figure française, gagnent l'Italie par le Cenis, dont l'activité se trouve augmentée d'autant [2].

Nous comprenons maintenant pourquoi, dans la pratique, un sort si différent a été réservé à ces deux routes : tandis que le Cenis est outillé en voie maîtresse et en grande artère des relations franco-italiennes; que par l'extension de l'hospice, la création des refuges, l'édification des casernes, par l'effort pour transformer le plateau en site d'agglomération permanente, par

---

[1] Lettre Bonafous au Préfet du Pô, 13 avril 1809. Arch. Tur. II. Période française. Département du Pô. Catégorie 6. Art. 8.

[2] Rapport de Catineau-Laroche : « On assure que la douane d'entrepôt de Lyon n'était pas dans l'habitude de visiter les marchandises, et que sur 200 pièces de mousseline et de percale expédiées de Lyon sur l'Italie, il y en avait 180 de fabrication suisse. » De Berne à Montalivet, 2 juin 1811. (Arch. Nat. F[12] 535.)

l'activité aussi donnée aux travaux de la Maurienne, tout est combiné pour faciliter le passage par le col savoyard; que de la sorte la ligne Lyon-Turin, en 1810, est en voie de complète mise au point et son exploitation commerciale en plein rendement, l'aménagement du Simplon — que l'on aurait pu croire appelé à une fortune parallèle — est en fait à peine entamé : la chaussée proprement dite mise à part qui a été poussée à la presque absolue perfection, tout a été, sitôt ébauché, laissé dans un état de précarité accentué : à cette même date de 1810, les murs de l'hospice commencent à peine à sortir de terre, le roulage se réduit au transport des voyageurs, la mise en état des voies d'accès demeure en suspens. Au Cenis, tout rend le témoignage d'une construction complète, d'un système bien lié dont la belle ordonnance s'est logiquement précisée et harmonieusement développée, d'un vigoureux organisme dont l'heureux épanouissement résulte de l'ensemble des circonstances les plus favorables. Au Simplon, tout porte la marque d'une réalisation inachevée, ayant cessé de répondre aux préoccupations et aux besoins lui ayant donné naissance, dont la chance a été traversée par les vicissitudes contraires et qui n'a pu trouver l'exacte formule ni de son rôle actuel ni de son destin permanent.

Bonaparte, proconsul français de l'Etat lombard, avait, au début de sa prodigieuse carrière, voulu le Simplon au bénéfice du Milanais, considéré comme son fief personnel; Premier Consul, il l'avait désiré encore lorsque les préoccupations de sa politique italienne étaient encore surtout des préoccupations lombardes; devenu à la fois Chef du Royaume d'Italie, mais aussi et avant tout Maître d'un Empire à cheval sur les Alpes et dont le centre de gravité italien ne passait plus par Milan, mais par Turin et Gênes, il avait reporté sur le Cenis le principal de sa faveur. Ayant enfin adopté comme grande pensée le système continental, il avait dû laisser, pour des raisons pratiques, ses administrateurs et ses douaniers lui stériliser le Simplon.

En 1811 cependant, et par un détour inattendu, certaines conséquences du même système continental allaient amener, tou-

jours pour des raisons d'ordre pratique, l'Administration napoléonienne à renoncer au blocus du Haut-Rhône et à rouvrir, pour le col valaisan, un chapitre de son rôle international, en lui confiant le rôle d'une des portes françaises du trafic levantin. Par quel ensemble de raisons et de circonstances ce revirement avait-il été rendu possible? C'est ce que l'on voudrait essayer de dégager maintenant.

Il n'est toutefois pas superflu, au préalable, de préciser à cet égard quelques points pouvant offrir matière à confusion.

L'occupation du Valais par les troupes françaises s'effectue dans le courant du mois de novembre 1810 (le décret d'annexion est daté du 12), le retour du Simplon au droit commun en matière de circulation commerciale est ordonné en avril 1811. Le rapprochement des dates semble établir une relation nécessaire entre les deux faits et l'explication se présente naturelle : c'est pour user à son gré de la route, c'est dans le but d'avoir la pleine disposition de la chaussée que Napoléon a incorporé le petit pays au grand Empire. Et cette façon de voir apparaît d'autant plus légitime qu'elle cadre avec les déclarations multipliées de l'Empereur lui-même : « La route du Simplon me coûte 15 millions, je ne peux pas sacrifier l'intérêt de l'Italie et de la France pour cette chétive population... », écrit-il à Champagny, invoquant un peu plus loin l'impossibilité « de concilier l'indépendance du Valais avec la rapidité des communications de la France avec l'Italie [1] ». « La réunion du Valais, déclarera-t-il au Sénat, est une conséquence prévue des immenses travaux que je fais faire depuis dix ans dans cette partie des Alpes [2]. » Les considérants du décret de réunion enfin sont plus clairs encore : « Considérant que la route du Simplon qui réunit l'Empire et notre Royaume d'Italie est utile à plus de 60 millions d'hommes, qu'elle a coûté à nos Trésors de France et d'Italie plus de 18 millions, dépense qui deviendrait inutile *si le commerce n'y trouvait commodité et parfaite sûreté.*

---

[1] *Correspondance*, XXI, 17095. A Champagny, 3 novembre 1810.
[2] *Correspondance*, XXI, 17200. Message au Sénat, 10 décembre.

« Que le Valais n'a tenu aucun des engagements qu'il avait contractés lorsque nous avons fait commencer les travaux pour avoir cette grande communication..... [1] »

Dans ces déclarations de Napoléon, il convient, en fait, de distinguer : à coup sûr l'Empereur expose avec sincérité le fond de sa pensée quand il insiste sur la relation existant entre l'établissement même de la route et l'annexion du petit pays montagnard, passivement obstiné à défendre la quasi-anarchie où il avait jusque-là quiètement vécu. Très certainement, le désir de disposer en absolue domination de la grande communication franco-italienne par le Haut-Rhône, la ferme décision d'en finir radicalement avec les difficultés d'ordre pratique soulevées par la mauvaise volonté des indigènes sont entre les causes déterminantes de la mainmise française sur la région. Mais, et c'est ici qu'il y a lieu de faire des réserves, il n'est pas sûr, il paraît même douteux qu'il y ait, dans les intentions impériales — en dépit de ce que semblent affirmer les considérants rappelés plus haut — le dessein formel d'utiliser immédiatement le Simplon dans un but commercial. Et, si l'on pose la question : l'annexion du Valais comportait-elle, dans l'esprit de Napoléon, l'emploi sur l'heure du Simplon comme voie du trafic, il semble bien que ce soit par la négative qu'il faille répondre.

Nous avons, à cet égard, une indication très nette à peu près contemporaine du moment où les projets de réunion du Valais mûrissent dans l'esprit de l'Empereur. Ecrivant à Eugène le 27 septembre 1810, Napoléon signifie au vice-roi que, pour fermer pleinement l'Italie à toute contrebande étrangère, et dans le but de se procurer toutes les garanties quant à l'origine des marchandises importées, il va bloquer toutes les entrées dans le Royaume par un ou tout au plus deux bureaux de douane (ceux correspondant aux routes réputées sûres du Cenis et de la Corniche) : « Je crois..... que je n'accorderai l'entrée que par les deux bureaux de douane les plus voisins de la France, où la

[1] Copie du décret dans Arch. Nat. F[1e] 205. Dossier 15. *Suisse et Valais.*

surveillance sera sévèrement exercée, pour qu'il n'y ait plus d'abus[1]. » Et ce sera chose faite avec le décret du 10 octobre[2]. Dira-t-on que l'annexion du Valais, un peu postérieure, avait précisément pour but de mettre le Simplon dans les conditions de sûreté complètes exigées par les douaniers pour son fonctionnement. Cette affirmation serait toute gratuite. Long couloir offrant de grandes facilités de communications latérales avec la Suisse, « boyau destiné à être cerné par la double ligne des frontières[3] » sans se trouver cependant complètement garanti contre les infiltrations prohibées, le Valais, même devenu département du Simplon, était loin de donner aux douaniers impériaux les apaisements réclamés par eux pour la circulation commerciale. En réalité, la logique même du système aboutissait — on l'a déjà marqué — à éloigner le va-et-vient des marchandises de tout parcours longeant de trop près ou trop longtemps la ligne frontière : l'organisation des communications commerciales tendait à être une organisation très fortement protégée, qui derrière une double ou triple barrière douanière acheminât les produits par un itinéraire aussi intérieur que possible.

Il y aurait donc, ce semble, quelque artifice à vouloir expliquer l'annexion du Valais par la préoccupation instante de l'utilisation commerciale de la route du Simplon; c'est probablement dans un autre souci de la politique économique impériale qu'il faut chercher la raison déterminante de l'extension de la souveraineté française à la région du Haut-Rhône.

L'on sait quelle instante attention Napoléon, en cette année 1810, donne à l'organisation du blocus en une réalité efficace; en particulier, l'Empereur s'efforce avec une netteté impérieuse

---

[1] *Correspondance*, XXI, 16953.

[2] Les entrées ne sont plus permises que par Vercelli et Borgo Vercelli, Casatisma et Mezzanacorte dont les bureaux étaient géminés.

[3] Arch. Nat. $F^{12}$ 2193. Mémoire du Conseil provisoire du Valais sur les exemptions de douanes sollicitées par le département du Simplon, 6 décembre 1810.

d'associer pleinement l'Italie au système continental et de défendre la Péninsule contre toute contrebande étrangère, souci qui amènera, à la même époque que l'annexion du Simplon, l'occupation d'une partie de la Suisse de langue italienne. Or, Napoléon avait, en la matière, le sentiment très net d'une résistance caractérisée des administrations du Royaume à seconder ses desseins, à tout le moins d'une mauvaise volonté passive à peine dissimulée de leur part. C'est dans cette idée qu'il menaçait Eugène de procéder, s'il le fallait, à la réunion du Royaume à l'Empire [1], afin d'uniformiser la pratique douanière. C'eût été là, à coup sûr, une mesure extrême destinée au plus fâcheux éclat et tout conseillait, avant que d'en venir là, de recourir à une procédure préventive. Une idée s'offrait séduisante : depuis que la France, à la paix de Vienne, avait acquis le domaine adriatique de l'Autriche, elle bloquait le Royaume à l'Est comme à l'Ouest; elle le bordait fortement au Sud depuis que l'occupation des Etats romains avait complété la mainmise sur la Toscane; restait la façade septentrionale du Royaume. Précisément, l'annexion du Valais amorçait l'encerclement par le Nord. Et, la chose une fois faite, la distance n'était pas telle, du Valais à l'Illyrie, qu'on ne pût envisager de lancer d'un point à l'autre un cordon douanier enserrant net la Péninsule. Napoléon a-t-il entrevu là le moyen d'éviter l'éclat qu'eût constitué l'annexion du Royaume — éclat dont l'éloignaient autant que les raisons politiques certaines considérations sentimentales? L'on ne sait. Mais l'idée en fut très précisément conçue dans les bureaux des administrations françaises : un fonctionnaire de l'Intérieur expédié par Montalivet en mission secrète pour étudier, en Italie comme en Suisse, les agissements des grandes compagnies de contrebande, préconisait cette fermeture par le Nord d'une ligne de douanes purement française pour bloquer le Royaume.

---

[1] *Correspondance*, XXI, 16829, 26 août 1810 : « Il faut que les douanes d'Italie soient mises sur le pied de celles de France, sans cela je ne vous cache pas que je réunirai le Royaume d'Italie... Si... mes vœux n'étaient pas remplis, je n'aurais d'autre moyen que de couvrir l'Italie de mes douanes. »

« Ce moyen à employer pour faire cesser la fraude serait principalement une ligne de douanes françaises qui, partant de la frontière du Valais, occuperait le Tessin, le revers des sources du Rhin dans les Grisons, la Valteline sur une ligne convenable et donnerait, dans le district tyrolien de Lientz, la main à notre ligne de douanes illyriennes. Ainsi, depuis Genève jusqu'à l'embouchure du Cattaro, l'Italie serait enveloppée par notre chaîne douanière et défendue contre les introductions frauduleuses. Cela n'empêcherait pas le service des lignes intérieures italiennes qui rivaliserait de zèle et de vigilance avec les Français [1]. »

Si rien n'autorise à prêter à l'Empereur un dessein aussi précis, il est par ailleurs très sûr que Napoléon donnait alors tous ses soins à prendre des sûretés contre l'Italie : c'est à ces préoccupations que semble bien ressortir l'annexion du Valais, annexion à la décision de laquelle le désir de rendre un rôle commercial au Simplon n'a pas eu — nous pensons l'avoir montré — une part aussi déterminante que les déclarations impériales permettraient de le croire. Si, effectivement la route, quelques mois plus tard, recommence à jouer un rôle marqué en tant que voie de trafic, c'est, semble-t-il, pour des raisons tout autres et des motifs bien différents.

## III

Du fait de la suspension quasi-totale de toute activité maritime pour la France et les pays strictement inféodés à la domination française, l'Europe continentale se trouva très vite et fort nettement divisée en deux parties maintenues par la force et artificiellement dans des statuts économiques aussi différents que possible : l'une dont les ports étaient soumis au blocus bri-

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 535. Rapport à Montalivet du chef de division Fauchat résumant les premiers rapports de Catineau-Laroche, 17 mai 1811.

tannique, l'autre qui demeurait pleinement en liaison avec le dehors. De la sorte, les ports de cette dernière se trouvèrent les uniques têtes de ligne non seulement des arrivages d'outre-Atlantique, mais aussi, ceux du Nord, de tout le trafic interbaltique et scandinave; ceux du Sud, de tout le commerce méditerranéen et plus particulièrement des envois du Levant. Or, la partie du continent exclue de la voie maritime ne pouvait se passer des produits exotiques et lointains procurés par les commerces britannique, américain, scandinave et levantin; elle devait donc, pour se procurer ces produits, recourir aux bons offices des régions restées ouvertes à tous ces commerces; ces régions, dès lors constituées, du seul fait de leur liaison avec la mer, les intermédiaires obligés et les nécessaires points de départ de ces inévitables courants d'échange, étaient libres d'organiser, au mieux de leurs intérêts propres, et les points de trafic où se concentreraient les marchandises exotiques et les voies terrestres par lesquelles ces marchandises seraient acheminées.

La chose est évidente pour l'établissement des lieux d'échange, et quand on insiste sur la fortune des villes de l'intérieur européen du temps du blocus, il conviendrait en même temps de souligner que toutes les vieilles cités de carrefour ne furent pas également favorisées [1]. Mis à part certains points d'affluence internationale, tel Leipzig, et de redistribution intérieure, tel Lyon, les marchés appelés à une fortune aussi brillante que momentanée furent surtout les villes étrangères placées aux alentours de la ligne de démarcation des deux camps définis plus haut et transformées, de par leur situation politique, en grands centres à la fois du commerce régulier et du trafic interlope établis entre les deux portions du continent économiquement séparées. Si l'on objecte qu'à la grande prospérité de Francfort et de Bâle répond celle de certaines villes rhénanes françaises, de Strasbourg en particulier, l'on peut répondre que

---

[1] Ce fut en particulier le cas pour Genève, dont le rôle européen subit alors une éclipse marquée.

la fortune de ces dernières villes se conjugua étroitement avec celle des places étrangères voisines, que, pour Strasbourg, la ville bénéficia surtout des mesures administratives la constituant en grand marché de réception des arrivages de l'Est; que, d'ailleurs, cette intense activité s'alimenta, plus encore qu'au commerce régulier, à la contrebande et à l'introduction frauduleuse des produits prohibés concentrés précisément à la lisière des deux régions économiques se partageant l'Europe continentale [1].

Il n'en allait pas différemment pour le tracé des routes de commerce, et l'avantage à cet égard des pays demeurés ouverts au trafic maritime s'avérait évident : tout d'abord, entre ceux des ports européens devenus les intermédiaires exclusifs de l'approvisionnement maritime du continent tout entier, entre les commerces divers dont ces ports étaient restés le siège unique, s'étaient tendues plus actives les voies utilisant les lieux de plus grand rétrécissement européen : entre la Mer Noire et le fond de la Baltique, surtout entre Hambourg et Trieste, s'accentuait de la sorte un trafic caractérisé; mais surtout, les Etats soustraits à la pleine influence des mesures françaises — et ce fut le cas pour la majeure partie de l'Europe jusqu'à la grande systématisation du blocus tenté par l'Empereur à partir de 1810 — s'étaient préoccupés d'organiser les routes du transit intereuropéen de façon à assurer à leurs propres territoires le parcours maximum de ce transit, partant le plus grand bénéfice possible : les routes d'échange glissaient de la sorte, sans y pé-

---

[1] Sur les vicissitudes de la fortune des villes rhénanes à cette époque, cf. pour Strasbourg, Darmstädter, *Die Verwaltung des Unter Elsass unter Napoleon I* in *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins*, vol. XVIII et XIX; pour Francfort, Schmilter, *Die Wirkungen der Kontinentalsperre auf Frankfurt*, Francfort, 1910. Sur l'activité du Rhin à l'époque Napoléonienne, des éléments de documentation dans divers mémoires des *Travaux du Comité d'étude*, t. I. *L'Alsace-Lorraine et la frontière du Nord-Est*, Imprimerie Nationale, 1918, notamment ceux de MM. E. Bourgeois, *Neutralité et liberté de navigation du Rhin*, p. 252-255, E. Denis, *L'opinion publique dans les pays rhénans après 1815*, p. 397 et Ph. Sagnac, *L'esprit public dans les pays rhénans de 1789 à 1814*, p. 389.

nétrer, le long des pays soumis à l'influence française, pour ne rejoindre le territoire impérial que le plus tard possible.

La chose au fond ressortissait à un complexe plus vaste de faits : si, dans l'Ouest du Continent, était organisé par la France un système bien lié visant pour le moins autant à favoriser par la force la production française qu'à atteindre l'industrie britannique, dans l'Est et le Centre de l'Europe, en contre-partie, tendait à s'élaborer, nécessairement en quelque mesure et sous la pression même des événements, à la fois par le jeu des initiatives privées et des mesures gouvernementales, un ensemble de dispositions nées d'inspirations diverses et fragmentaires mais visant toutes à organiser, au mieux des circonstances et de son intérêt propre, la partie du continent en liaison avec la mer. C'est dans cet ordre de faits qu'il faut faire entrer le désir des Etats du Centre et de l'Est européen de monnayer le plus possible le transit, et les dispositions qui furent prises chez eux dans ce sens. D'ailleurs, au fur et à mesure que la France étendra son domaine et son système vers l'Est, au fur et à mesure cette contre-organisation se reportera en arrière, cherchant à capter le transit par le Danube quand lui aura complètement échappé le Rhin.

Cette exploitation du transit avait, dès le début de l'époque impériale, considérablement renforcé la situation commerciale de Trieste, si favorisée déjà, et par tous les événements qui, depuis le début des guerres révolutionnaires, avaient porté un si rude coup au commerce méditerranéen de la France, et par la sollicitude des autorités autrichiennes à ménager à leur grand port adriatique les meilleures voies d'accès possibles vers l'intérieur du Continent[1]; Trieste, de la sorte, était devenu l'entrepôt de presque tout le trafic du Levant avec l'Europe; et les

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 502, chemise 22. Note de l'époque directoriale : « Les relations de Trieste avec le Midi de l'Allemagne sont infinies. Le commerce avec la Suisse est devenu très conséquent... On y expédie une quantité de cotons, de savons, de produits du Levant. »

marchandises levantines devaient, pour rejoindre ensuite la France, opérer à travers le territoire de l'Autriche, puis des Etats de l'Allemagne méridionale, un long périple avant que de pénétrer dans l'Empire par Strasbourg [1], constitué de la sorte la porte française de l'Orient.

D'un tel état de choses, Napoléon n'était pas sans s'être, depuis longtemps, préoccupé; pas davantage n'était-il pas sans avoir cherché à y trouver des atténuations : dès le moment où, au cours de son voyage du printemps de 1805 en Italie, l'Empereur formulait son programme d'exploitation commerciale de la voie d'eau padane [2], il marquait implicitement la volonté d'utiliser le saillant prononcé que, grâce à l'Italie, l'Ouest européen inféodé à la France dessinait dans la partie centrale du Continent, et cela autant pour ménager à l'Empire une voie d'accès vers le Levant que pour accrocher le trafic de Trieste et éviter aux expéditions vers la France le long détour par la région du Haut-Danube. Ces visées se précisèrent singulièrement dans le grand voyage de l'hiver 1807 qui conduisit le Maître jusqu'à Venise et marqua une étape capitale dans les plans d'utilisation française de l'Italie, plus particulièrement dans les desseins napoléoniens quant aux routes italiennes : la franchise de Venise, pleinement constituée au cours de ce voyage, fut, à n'en pas douter, un procédé d'offensive contre Trieste en même temps qu'une mesure de détail destinée à s'inscrire dans un plus vaste programme d'aménagement de l'Italie en voie d'accès française vers les régions balkaniques et turques.

Il y a plus : le désir de négocier un traité de commerce avec le Royaume, désir qui semble bien mûrir singulièrement dans la pensée impériale du fait même de ce voyage, est inspiré peut-être davantage encore que par la volonté d'assurer aux

---

[1] Arch. de l'Isère. Série S. *Dossiers de la route nationale 91* (Oisans). Lettre d'un négociant lyonnais aux Perrier de Grenoble, traçant cet itinéraire de Trieste à Lyon par Strasbourg, mars 1803.

[2] Cf. plus haut, p. 320.

produits français sur le marché italien des conditions particulièrement favorables, par le souci de ménager à travers l'Italie du Nord une voie d'approche pour le commerce de l'Empire vers l'Est méditerranéen. Ce dessein éclate avec une netteté et une précision vraiment impressionnantes dans les instructions que, de Bayonne où il se trouvait avec l'Empereur, Champagny, le 13 mai 1808, envoyait à Crétet, plénipotentiaire français pour la négociation du traité de commerce, document dont, pour leur clarté parfaite et significative, il vaut la peine de citer textuellement les passages essentiels [1] :

« Vu les difficultés des communications maritimes, il pourrait être utile que nous obtinssions dans le Royaume d'Italie de grandes facilités de transit pour toutes les productions et marchandises que nous aurions à expédier en Turquie ou à en recevoir par voie de terre.

« Depuis l'interruption du commerce maritime, nos expéditionnaires se sont habituellement servis de la route de Vienne, mais celle d'Italie et de Dalmatie abrégerait et faciliterait nos communications avec une partie des Echelles de Turquie et du Levant; Lyon et tout le Midi de la France pourraient y gagner. D'ailleurs les marchandises du Levant pouvant être directement versées de la Turquie dans le Royaume d'Italie n'auraient qu'un seul droit de transit à acquitter avant d'arriver en France, tandis qu'elles ont, par la route actuelle, quatre lignes de douanes à traverser, celles d'Autriche, de Bavière, de Wurtemberg et de Bade avant d'arriver à Strasbourg.

« Les facilités que nous obtiendrions dans le Royaume d'Italie tendraient particulièrement à relever notre commerce en Bosnie, à établir quelques relations de ce genre entre la Dalmatie et l'Albanie et à ouvrir de proche en proche une nouvelle route avec Salonique, principal marché de la Turquie d'Europe. Ces résultats ne s'obtiendront peut-être que lentement, mais ce sera

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 534, chemise *a*.

entrer dans les vues de sagesse et de prévoyance de Sa Majesté que de les avoir préparés. »

Les mobiles inspirateurs de la négociation ne pouvaient plus lumineusement s'exprimer : à défaut des routes de la mer fermées à notre action, il fallait nous aménager des routes terrestres; il fallait par ailleurs procurer de la sorte, au moins sur le terrain commercial, l'approche de cet Orient méditerranéen dont la préoccupation ne fut jamais absente de la pensée du Maître.

De ces soucis divers, les négociateurs français s'inspirèrent si fortement que, dans une ébauche préliminaire du traité, ils songèrent à donner aux stipulations concernant le transit la place essentielle et à souligner dès l'article premier les facilités accordées à cet égard au commerce de l'Empire[1]. Assez vite toutefois, ils y renoncèrent à la fois pour des motifs d'opportunité et des raisons de principe. Motifs d'opportunité : les Italiens ayant discerné l'intérêt que leurs partenaires attachaient à la chose, cherchaient à obtenir, en retour, des concessions valant à la fois sur le fait du transit lui-même et sur d'autres points; dès lors il était sage de ne pas laisser trop voir où l'on voulait en venir. Raisons de principe : à faire du règlement du transit la pierre angulaire de l'accord, les Français s'imposaient l'obligation de traiter la question dans son ensemble, et cela, les douaniers et les administrateurs impériaux ne le voulaient pas.

Ils ne le voulaient pas, tout d'abord parce qu'ils n'entendaient accorder au commerce italien aucune réciprocité pour les marchandises que le Royaume se trouverait dans le cas de faire transiter par l'Empire; sur ce point, en effet, ils étaient bien résolus à ne pas modifier la pratique douanière française expressément fondée sur la radicale prohibition du transit étranger par le territoire national, et seulement résignés à quelques adou-

---

[1] Arch. Nat. $F^{12}$ 534, chemise *d*. L'article de ce projet de traité est ainsi conçu : « Le transit réciproque par le territoire des deux Etats sera réglé de telle sorte... que les droits s'élèvent au plus à 1 % de la valeur des marchandises qui y seront admises. »

cissements combinés, au fond, pour l'exclusif bénéfice du port franc de Gênes [1]. Surtout, à traiter le problème dans toute son ampleur, ils auraient dû découvrir qu'ils ne voulaient par le Royaume que d'un transit spécial et conçu à notre seul bénéfice.

Dans les intentions françaises, en effet, il ne s'agissait nullement de rendre éventuellement au Royaume la fonction historique de l'ancien Milanais intermédiaire entre la Méditerranée et le centre de l'Europe, courtier entre les ports adriatiques et ligures d'une part et d'autre part le plateau suisse, le Tyrol, l'Allemagne du Sud. En aucune hypothèse ne devait être reconstitué ce rôle passé, dont Milan, au début de la Cisalpine, avait espéré la reprise, rôle d'emporium assurant la liaison de la grande mer latine et de l'intérieur du continent [2]. L'Administra-

---

[1] Notes de Collin de Sucy pour Crétet au début de juin 1808 dans Arch. Nat. F[14] 534, chemise *d* : « Si nous accordons le transit général... Les pays voisins en profiteront pour expédier leurs produits en Italie, où l'on obtiendra, suivant l'usage, des certificats d'origine avec lesquels ces marchandises seront présentées dans les bureaux de nos douanes et obtiendront la facilité d'un transit entièrement contraire à notre industrie... De grands abus sont toujours inséparables d'un transit ; une longue expérience m'en a convaincu. »

[2] Certains fonctionnaires impériaux avaient parfaitement discerné le caractère original de ce rôle commercial traditionnel de Milan : « Le commerce milanais consiste essentiellement en transit et en transport », dit le grand rapport sur le commerce italien fourni par les bureaux de l'Intérieur en février 1807 à l'Empereur. Arch. Nat. F[12] 620. De même, dans les premières années de l'occupation française de l'Italie du Nord, surtout au moment où la paix d'Amiens avait rouvert la voie aux transactions maritimes, il y avait eu de vifs espoirs d'organiser par Gênes et Milan le grand transit méditerranéen vers le centre du continent : « L'utilité d'une grande route de Novi à Borgo-Franco est incalculable. C'est par là que doit se faire le commerce entre l'Italie et la Méditerranée, dont le transit, en produisant la prospérité et la richesse d'Alexandrie qui en serait l'entrepôt, donnerait un revenu considérable à l'Etat... Sans l'établissement de cette communication, Gênes et Milan n'ont point de débouché ; ce chemin seul peut centupler leur commerce, si le gouvernement français le veut. » Le Préfet de Marengo à l'Administrateur général, janvier 1803. Arch. Tur. II. *Période française*. Article 173. Bien vite, la reprise de la guerre maritime et le système continental vinrent rendre illusoires de telles prévisions ; au fond toutefois, Napoléon et ses conseillers semblent bien s'être rendu compte et de la liaison étroite d'intérêts existant normalement entre Gênes et Milan, et du sens naturel de ce transit liguro-milanais orienté Sud-Nord, et de la perturbation profonde que le système français apportait à de telles relations.

tion napoléonienne put admettre par intermittence le passage vers Gênes, par le Royaume, de produits suisses, bergeois, bavarois destinés à Naples; mais, dès le début, elle tint pour suspect ce transit venant du Nord, ne lui accorda qu'une tolérance précaire et constamment songea à lui faire obstacle [1]. Il était dans la logique du système continental, en effet, lorsqu'il porta ses conséquences dernières, que fût barrée fortement la route aux produits suisses, bavarois, allemands et d'une façon générale à toutes les marchandises étrangères et neutres cherchant à atteindre les rivages méridionaux. Il fallait même qu'à cet égard le Royaume devînt, de gré ou de force, comme une sorte de masse couvrante et de flanc-garde protégeant l'exclusive exploitation française du domaine méditerranéen.

Le seul transit dont la politique impériale voulût — mais elle le voulait fortement — c'était un transit longitudinal, de l'Adriatique à la Méditerranée, dont le golfe de Venise d'une part, les régions ligures et provençales d'autre part devaient, suivant le schéma de 1805, être les points de départ et d'arrivée. Dans ce courant et avec une telle transposition du sens des échanges, aucun rôle pour Milan; il ne faut pas s'étonner dès lors que les autorités du Royaume n'aient eu que tiédeur pour l'organisation d'un tel transit conçu au plus grand bénéfice de la vieille rivale vénitienne et dont la condition première s'annonçait devoir être — lourde charge pour les finances royales — l'équipement de Venise en grand centre maritime [2]. Ce transit, par ailleurs, était

[1] Par exemple, dès le milieu de 1807 (5 août), Champagny demandait à Napoléon, en réaction contre les concessions des décrets de Varsovie du début de l'année, la suspension du transit des toiles étrangères par le Royaume d'Italie, transit, affirmait-il, servant de véhicule à la contrebande. Arch. Nat. AFIV 1060.

[2] Sur cette hostilité des Milanais à Venise, rapports de Lagarde, commissaire général chargé de la police de Venise et de l'Adriatique : « Venise ne sera qu'un fardeau pour le Royaume d'Italie où l'on s'en aperçoit déjà, et où l'on crie à l'excès des dépenses contre une ville à laquelle Milan ne pardonne pas le besoin qu'elle avait de devenir capitale, pour maintenir sa bizarre et prestigieuse existence. » 24 février 1807. A l'Empereur. Arch. Nat. AFIV 1710.

un transit très spécial, défini par l'esprit même du système : savoir, à destination de la France, un arrivage de matières premières, et, au départ de la France, une expédition de produits manufacturés. Avant tout, la voie à travers l'Italie devait être le chemin par lequel les usines cotonnières de l'Empire recevraient leurs matières premières et principalement ce coton du Levant, sur l'atteinte duquel la politique économique impériale commençait à fonder maint espoir. En somme, les profits pour le Royaume même de la route à aménager de la sorte pouvaient ne pas apparaître considérables, tout y étant au fond combiné au presque exclusif bénéfice de l'Empire.

Pour ces raisons diverses et prévoyant des résistances, les négociateurs français jugèrent prudent de ne pas mettre trop en évidence le point du transit; ils n'abordèrent la question que de biais, tout en parvenant d'ailleurs à obtenir dans cet ordre d'idées, pour les marchandises françaises, de substantiels et très réels avantages (réduction de la moitié des droits de transit définis par le tarif italien de 1803); ils savaient que la pratique renforcerait et compléterait les stipulations théoriques.

La pratique, en effet, éclaira singulièrement les visées de la politique économique française et montra bien ce que cette dernière était dans l'intention d'exiger de l'Italie; la chose se marqua très nettement dès l'époque même où se déroulaient à Paris les négociations du traité : à ce moment, les filatures de coton du Royaume se trouvaient à peu près complètement démunies de matières premières, ne possédaient plus en fait de cotons en laines que des stocks insignifiants et rencontraient par ailleurs des difficultés considérables à reconstituer leurs approvisionnements. En particulier, dans les ports adriatiques occupés par la France lors des opérations contre Rome, les autorités françaises excluaient systématiquement les Italiens du Royaume de la vente de quantités importantes de cotons bruts provenant des prises en mer. Pour protester contre une telle pratique, les autorités royales décidèrent, en représailles et sous le couvert de certains de leurs règlements, de suspendre le passage en transit

des cotons se dirigeant de l'entrepôt de Venise vers la France, et ce, jusqu'à ce que les cotonniers de Monza et de Come eussent, de façon ou d'autre, reconstitué leurs approvisionnements [1].

Aussi bien, dans le fond, la mesure constituait surtout une démonstration : les autorités italiennes pensaient de la sorte souligner le besoin que la France avait du transit par le Royaume et obtenir en retour quelques concessions, en particulier, et par voie de réciprocité, le libre passage à travers la France méridionale de denrées coloniales expédiées de Santander sur Milan et que les douaniers français arrêtaient à Bayonne. Mal en prit aux Italiens : sur des injonctions impératives de Paris, ils durent, sans autre forme de procès et sur l'heure, laisser les cotons continuer leur marche vers la France, et Crétet souligna, dans une lettre à Champagny, la nécessité d'exiger désormais des autorités italiennes une pratique aussi nette qu'était claire la doctrine française sur le droit du commerce impérial à utiliser sans entraves aucune l'Italie comme voie d'accès vers l'Orient : « Votre Excellence jugera l'urgence qu'il y a d'insister sur le libre transit par le Royaume d'Italie des denrées et des marchandises dont l'exportation y est prohibée. Le commerce français ne peut rester à cet égard dans le doute ni dans un état précaire et dépendant [2]. »

De la sorte, l'Italie, réduite à ne s'approvisionner qu'en France, doit par surcroît être le canal par lequel la France se procure les matières premières et expédie ses produits fabriqués; mais, ni elle ne doit servir de route à un transit pouvant en quoi que ce soit nuire aux intérêts de l'industrie française, ni par ailleurs elle ne doit, en aucun cas, tirer, au détriment des acheteurs français, bénéfice de son plus proche voisinage des marchés de matières premières.

---

[1] A la prise d'une telle initiative d'ailleurs n'était peut-ère pas complètement étrangère la mauvaise humeur milanaise à l'endroit de la faveur accordée à Venise comme point de départ du transit vers l'Ouest.

[2] Crétet à Champagny, 1er août 1808. Les documents relatifs à cette affaire de coton dans Arch. Nat. $F^{12}$ 534, chemise *e*.

En fait d'ailleurs, la seule possession de l'Italie ne suffisait pas à la France pour capter le transit levantin : Trieste avait depuis vingt ans trop habilement su tirer parti des circonstances et l'intérêt de l'Autriche était trop évident à favoriser le passage, par son propre territoire, de tout ce qui sortait, à destination de l'Ouest, de son grand port adriatique, pour que le dessein français de dériver par la voie du Pô et les routes de l'Italie continentale une partie au moins du courant européen d'Est en Ouest pût de sitôt, les choses demeurant en l'état, produire des résultats marqués. Mais très vite les circonstances allaient radicalement changer au bénéfice de la France : la paix de Vienne, livrant à la souveraineté immédiate de l'Empire tout le domaine adriatique de l'Autriche, devait amplifier singulièrement et porter jusqu'aux confins même de la Porte ottomane le saillant que, grâce à l'Italie, le système français constituait vers l'Est Europe : désormais la plaine du Pô n'était plus le poste avancé de l'Empire de ce côté, mais se continuait par un territoire strictement français grâce auquel le contact direct était dorénavant possible avec le commerce levantin. Et par ailleurs, Trieste, annexé à l'Empire, cessait d'être le point de départ d'un transit organisé contrairement aux intérêts français et pouvait même, dans cette conquête française des marchés balkaniques, jouer son rôle. Napoléon et ses conseillers avaient trop vivement désiré atteindre le trafic levantin pour ne pas tirer partie des atouts excellents désormais entre leurs mains : c'est ce qui explique qu'en cette année 1810 — celle où est tenté le gros effort pour transformer en une réalité efficace le système continental — l'organisation des douanes illyriennes (décret du 27 novembre) s'inscrive à côté de l'organisation des douanes italiennes (décret du 10 octobre) comme partie constitutive du plan destiné à annexer le Midi méditerranéen à la sphère économique française. Ces mesures soulignent le développement et l'accentuation — possibles désormais parce que la politique française opère sur un terrain largement déblayé — des préoccupations et des tendances qui avaient déjà si fortement inspiré le traité de com-

merce de 1808 : intégrer plus complètement dans le système douanier et économique de l'Empire le Royaume italien coincé maintenant entre deux portions du territoire impérial, le Piémont et la Ligurie d'une part et d'autre part les provinces illyriennes, le fermer radicalement à toute importation étrangère et à tout transit venant du Nord, aménager pleinement son territoire, au contraire, pour le passage du transit franco-levantin; grâce à ces dispositions enfin, amener tout le commerce du Levant qui, depuis l'occupation de Trieste par les Français, tend à adopter, passant par Vienne, une voie strictement continentale, à préférer l'itinéraire plus commode et plus court qu'on lui prépare en zone française.

Cet itinéraire, Napoléon lui-même l'expose et le précise avec une netteté singulière; reprenant les conceptions auxquelles il n'a jamais renoncé, retrouvant en 1810 les termes mêmes dont il usait en 1805, il trace cette même ligne qui, de Gênes, doit, avec trois jours seulement de transport par terre, amener facilement et économiquement les draps, soieries et étoffes de France, non plus seulement à Venise cette fois, mais à Trieste même; de là, les produits français s'achemineront à la fois vers les marchés levantins par les routes balkaniques et, grâce à la commission de Trieste dont le rôle sera retourné et adapté à des fins françaises, pénétreront jusque sur les marchés autrichiens et allemands; en retour, cette même ligne de communication par l'Italie devra ravitailler la manufacture française en matières premières et surtout en cotons : « Il faut que le transit..... de Gênes..... par le Royaume d'Italie ne coûte presque rien. On doit établir le transit par l'Illyrie jusqu'à Laybach ou à la Save. On aura alors la communication avec la Turquie et avec la mer Noire où on pourra envoyer des marchandises et d'où on pourra en recevoir. Aujourd'hui ce commerce se fait par Vienne. Gênes doit être considéré comme le point de départ de ce transit[1]. »

---

[1] *Correspondance*, XXI, 16867, 5 septembre 1810. Note pour les Ministres des Finances et de l'Intérieur.

Plus que jamais, par conséquent, Napoléon se plaisait à considérer le transit à travers l'Italie sous les seules espèces d'un transit longitudinal combinant le cabotage et la voie d'eau, faisant tête à Gênes et ne comportant qu'un minimum de parcours par terre, et comme — il était bien obligé d'en convenir pratiquement vis-à-vis de lui-même — il n'était pas, autant qu'il se plaisait à l'affirmer et qu'il l'aurait voulu faire croire, maître du cabotage, pas plus sur la Méditerranée que sur l'Adriatique, il venait d'imprimer une vigoureuse impulsion à la route de la Corniche, prescrivant qu'elle fût praticable dans toute son étendue, de Gênes à Nice, pour l'automne 1812, afin que désormais « fussent évités les dangers attachés au passage des Alpes [1] ». Par un curieux détour, le développement complet de ses desseins eût conduit Napoléon à n'utiliser qu'assez faiblement, pour le commerce, les belles routes ouvertes par les cols ; la Corniche, toutefois, était loin d'être prête et l'Empereur n'ignorait pas que pour passer d'Italie en France, les arrivages du Levant devraient de toute nécessité traverser la montagne ; voilà pourquoi, envoyant Lauriston enquêter sur place, à la fois sur la mise en état des douanes illyriennes et sur l'aménagement de la nouvelle voie du transit, et lui demandant de visiter au retour les routes en construction dans la région ligure, il lui prescrit de visiter aussi, avec le plus grand soin, la route par la Maurienne et de fournir un rapport circonstancié à cet égard [2]. Mais Napoléon ne songe qu'au Cenis ; il ne songe pas — en tout cas rien ne l'indique — à dériver sur le Simplon une partie du transit dont l'Italie du Nord va devenir le siège, et pourtant l'annexion du Valais est déjà plus que décidée, presque en voie d'exécution, et par ailleurs l'Empereur sait le besoin — il y insiste — d'offrir

---

[1] Préambule du décret du 17 avril 1810 sur les fonds accordés aux routes. Cf. chapitre IV.

[2] *Correspondance*, XXI, n° 17031, 10 octobre 1810. Instructions au général comte de Lauriston. Les lettres de Lauriston pour rendre compte de sa mission à l'Empereur sont aux Arch. Nat. AFIV 1711 : « Analyse des dépêches du général de Lauriston pendant sa mission en Italie. »

au transit le plus d'itinéraires possibles [1]. Nouvelle preuve très marquée de la défaveur que les douaniers avaient réussi à créer dans l'esprit du Maître à l'encontre de la route par le Haut-Rhône.

Cette défaveur au fond se rattache à un ensemble de causes plus générales: Napoléon, tout à la fois, veut utiliser l'Italie pour capter le transit levantin et par ailleurs se défie de plus en plus des administrations royales jugées nonchalantes, voire douteuses sur le fait de l'application du système continental. Ces dernières dispositions, l'Empereur les marque d'une façon particulièrement accentuée en cet automne 1810; il en tire la volonté de diminuer le plus possible le parcours du transit en territoire royal. A ce moment même, il cherche à rabattre très vite en terre impériale et grâce aux routes toscanes les envois de l'Adriatique venant d'Ancône; par le même souci, il est conduit à vouloir dériver dès que possible, soit dès Casatisme, le transit de Trieste et de Venise sous la surveillance des douaniers français. D'où son dessein marqué alors d'avantager, sitôt qu'elle sera terminée, cette route de la Corniche qui, sur celle même du Cenis, représente une économie de parcours en territoire royal; mais de là aussi une nouvelle raison de sa persistante défaveur pour le Simplon qui, même après l'annexion du Valais, est, de toutes les lignes franco-italiennes, celle qui emprunte le plus longtemps le sol du Royaume.

Pour lever l'ostracisme pesant ainsi sur la voie milano-valaisane, il ne fallait rien moins que l'intervention d'un Ministre français, faisant valoir des nécessités d'ordre pratique.

Dès l'automne 1810 [2], Montalivet avait fait savoir aux membres du Conseil des Manufactures et du Conseil du Commerce, soit à

---

[1] *Correspondance*, XXI, n° 16867. Note citée plus haut : « Il serait convenable que le transit pour l'aller et le retour soit permis par le Royaume d'Italie dans plusieurs sens. »

[2] Arch. Nat. AFIV 1061. Rapport de Montalivet à l'Empereur, 12 novembre 1810.

l'état-major des usiniers et des négociants français, les volontés formelles de l'Empereur touchant l'orientation nouvelle du transit : les entrées par le Rhin allaient être interdites et Strasbourg cesser, du même coup, d'être le point d'introduction des cotons. Les commissionnaires français étaient, en conséquence, invités à établir au plus tôt des relations avec Salonique, par l'intermédiaire des provinces illyriennes; ils devaient, dès le printemps de 1811, avoir acheminé au pied des Alpes assez de cotons pour être en état, dans le courant de l'été et avant les neiges, de faire traverser la montagne aux quantités suffisantes pour les besoins des usines françaises jusqu'à l'été 1812. Les industriels et négociants formulèrent plusieurs objections [1]; ils représentèrent fortement les grosses difficultés à organiser à travers l'Illyrie un système commode de transport; ils insistèrent sur ce que la fermeture hivernale des routes des Alpes concentrerait les arrivages sur une courte période et contraindrait les cotonniers à se constituer de gros stocks pendant la brève durée de la belle saison, les obligeant ainsi à immobiliser de très fortes avances; ils soulignèrent enfin que si tous les arrivages étaient bloqués par l'Italie, les rouliers de la Péninsule ne manqueraient pas de procéder à une très forte hausse de leurs prix de transport — toutes considérations de nature à faire réfléchir l'Empereur; à cette même époque, en effet, où il organise pleinement le système continental, Napoléon s'efforce par ailleurs de donner la meilleure assiette aux finances de l'Empire, s'ingénie à réduire les dépenses, et dans la conviction qu'il n'est pas de petites éco-

---

[1] Ces objections furent formulées aussi en province; la Chambre de commerce de Genève profita de l'occasion pour traduire sa mauvaise humeur à l'encontre du système continental et protester contre ce nouvel itinéraire imposé aux produits du Levant (cf. Ch. Schmidt, *Sismondi et le blocus continental*, Revue historique, 1914, p. 85). Il n'y a pas de contradiction entre ces protestations contre le nouveau trajet et le désir caractérisé que montreront les Génevois d'exploiter par le Simplon le transit des cotons quand il sera organisé; ce qui se marquera, en effet, dans ce dernier cas, c'est l'empressement à tirer parti des circonstances, ces dernières une fois posées par la volonté du gouvernement français.

nomies, songe dans ce but à supprimer aux cotonniers français les primes à l'exportation qu'il leur consentait jusque-là; il se trouve en retour conduit par ce dessein même à procurer au plus juste prix aux industriels la matière première et à leur éviter toute hausse dans leurs prix de revient[1].

De ces objections diverses, où entraient d'ailleurs pour une bonne part l'attachement à la routine et la considération d'intérêts strictement personnels, Montalivet retint qu'il était nécessaire d'offrir au commerce, dans la nouvelle organisation prescrite et avec l'obligation de passer en Italie, la concurrence du plus grand nombre possible d'itinéraires. S'il s'était toujours constitué le porte-parole des industriels français dans leurs réclamations et dans leurs prétentions à se constituer en terrain de chasse réservée les marchés des Etats vassaux, Montalivet semble n'avoir jamais pleinement goûté les méthodes et les procédés de l'administration douanière et soupçonné que peut-être de ce côté l'on s'en tenait trop facilement aux méthodes et aux solutions de moindre effort. En particulier, il avait combattu en 1808 la quasi-fermeture du Simplon opérée sous le prétexte et le couvert de précautions douanières et représenté assez fortement — mais vainement — que le Simplon « se trouvait désormais réduit à n'être qu'une route purement militaire » et que « la partie orientale et même centrale de l'Empire était hors d'état de profiter de la brièveté de la route[2] »; il estima que la nécessité actuelle d'assurer le plus de routes possible à l'acheminement des cotons vers leur destination française offrait une excellente occasion pour reprendre la question et rouvrir le débat, d'autant que l'annexion du Valais permettrait désormais aux douaniers de prendre — au moins en gros — leurs apaisements. Enfin, Crétet était mort, et si — comme l'on en a déve-

---

[1] Note remise sur cette question à l'Empereur, le 7 septembre 1810. Arch. Nat. AFiv 1061.

[2] Copie des rapports de Montalivet dans Arch. Aff. Etr. *Correspondance Valais.* Volme 8, f°s 274 sq.

loppé l'hypothèse — son action n'avait pas été absente de la défaveur infligée au Simplon, il n'y avait plus rien à craindre de son côté.

C'est dans ces conditions que Montalivet remit sur le tapis — en forme indirecte et de biais pour ainsi dire — la question du Simplon au printemps de 1811, assez à temps pour qu'en cas de réussite la campagne d'été fût tout entière utilisable pour le col valaisan. Napoléon se préoccupait alors d'assurer aux grandes communications de l'Empire des disponibilités propres pour leur entretien, tout en comprimant par ailleurs, autant que possible, les charges du Trésor impérial à cet égard, préoccupations qui allaient bientôt amener l'Empereur à reporter sur les budgets départementaux la forte part des dépenses d'entretien du réseau routier, et le décider par ailleurs à constituer pour certaines voies des revenus spéciaux. Montalivet résolut dès lors de représenter que l'entretien du Simplon, très onéreux pour le service des Ponts, se suffirait à lui-même et au delà, que la route même pourrait « payer » comme au Cenis, si l'assimilation entre les deux voies était complète et si, chose admissible maintenant que le Valais était devenu une terre française, le trafic franco-italien était admis à circuler par le Simplon avec le bénéfice du demi-droit, stipulation qui, automatiquement, levait toutes les restrictions pesant sur la route et, en particulier, ouvrait cette dernière au transit franco-levantin [1].

Or, à ce moment même agissait à Paris, conduite par Prina, une délégation de notables italiens venus implorer quelques atténuations à la sujétion économique dans laquelle le Royaume était constitué vis-à-vis de l'Empire. Du même coup les envoyés sollicitaient que la route du Simplon fût ouverte au trafic entre

---

[1] Arch. Nat. AFIV. Plaquette 4243. Décret du 12 avril 1811, n° 97. Rapport annexe de Montalivet. Ce décret rentre dans la catégorie des décrets établissant des taxes sur les routes de montagne : décret n° 1 *bis* du 20 janvier 1811 relatif à la taxe du Cenis (*Ibid.* Plaquette 4006) et décret n° 15 du 21 janvier 1812 ajournant la perception de la taxe sur diverses routes au delà des Alpes (*Ibid.* Plaquette 4920).

les deux Etats, au même titre que les routes par Vercelli[1] (le Cenis) et Casatisme (la Corniche); et, dans le mémoire où ils précisaient leurs sollicitations, les présentant en forme de projet de décret, ils avaient inséré un titre VII relatif à la « Voie napoléonienne ou route du Simplon », titre établissant le statut de la route sur la base d'une absolue assimilation à celle par le Cenis[2]. Leurs raisons à agir de la sorte apparaissent évidentes : au moment où il n'était question que de l'arrivée en masse des cotons du Levant et où la spéculation échafaudait à cet égard de grandes espérances, les gens de Milan avaient un intérêt majeur à ce que la voie de ce transit fût la plus longue possible sur leur territoire, ce que procurait l'ouverture du Simplon avec, en outre, l'avantage presque assuré à la capitale du Royaume de constituer une importante étape de ce transit[3].

Napoléon et ses conseillers — Montalivet tout le premier — étaient bien décidés à n'accorder aux Italiens aucune concession substantielle quant au fond des choses; mais Montalivet prit sans doute argument de la démarche des Milanais pour plaider

---

[1] Du fait de l'inachèvement de la Corniche le transit se concentrait surtout sur Vercelli. La fortune assurée à Vercelli n'échappait pas à l'opinion des départements voisins. Un notable savoyard, M. de Chevron-Villette, écrivant en février 1811 à Molé pour solliciter de ce dernier une route par la Tarentaise et le Petit-Saint-Bernard, s'exprime ainsi : « L'ouverture de cette route sur le Petit-Saint-Bernard semble devenir indispensable maintenant que l'on connaît le grand système de commerce et de transit que l'Empereur a assuré à la ville de Verceil qui sera bientôt extraordinairement florissante et le dépôt principal de toutes les marchandises qui arriveront de l'Allemagne, de la Macédoine et des bords les plus reculés de la mer Noire. » Arch. Nat. $F^{14}$ 1006.

[2] Rapport de Prina à l'Empereur, 2 avril 1811. Arch. Nat. AFIV 1712. Titre VII : « Les bureaux des douanes françaises et italiennes situés sur la voie napoléonienne sont ouverts au commerce des deux Etats. »

[3] L'effort des Milanais, une fois rouvert le Simplon, se porta en effet sur le point d'avoir un entrepôt à Milan, ce qu'ils obtinrent — à leur grande joie — par le décret du 1er mai 1812, à l'occasion duquel Eugène mandait à Napoléon le 31 mai : « Le décret de Votre Majesté du 1er mai qui accorde à la ville de Milan un entrepôt pour les cotons du Levant a été reçu avec la plus vive reconnaissance.... La Chambre de commerce a décidé à cette occasion d'élever un monument à ses frais, une colonne de marbre de 64 pieds de haut d'une seule et même pièce. » Arch. Nat. AFIV 1712.

l'opportunité de leur donner une fiche de consolation et une apparence de dédommagements sur le fait du Simplon. En tout cas, un rapprochement de date peut prêter matière à réflexion : c'est le 2 avril que Prina, dans une lettre très instante, présente fortement les sollicitations du Royaume; c'est le 3 avril que Montalivet — dans un tout autre ordre d'idées et à propos de la taxe des routes — insiste avec toute la vigueur que comportait son tempérament d'administrateur prudent et de courtisan soucieux de plaire pour que « la portion de l'Empire appelée par sa position topographique à se servir de la route du Simplon préférablement à toute autre » n'en soit plus artificiellement détournée.

Cette action concordante devait procurer le résultat souhaité : le 12 avril, un décret était rendu, organisant la taxe à percevoir au Simplon, qui, dans son article 7, assimilait le Simplon au Cenis en ce qui touche les avantages faits, à l'entrée en Italie, aux marchandises françaises. C'était la mise sur un pied de complète égalité économique et douanière des deux grands passages des Alpes occidentales, la pleine assimilation des deux routes pour tout ce qui concernait le va-et-vient des voyageurs, le commerce franco-italien et le transit du Levant. La concurrence génevoise à l'égard de Lyon pouvait maintenant jouer.

Un entrefilet paru le 6 avril — six jours avant le décret — dans le *Journal de l'Empire* indique avec quelle sollicitude les maisons de roulage suivaient la marche de l'affaire. Cette note, pour informer le public de l'ouverture d'un service direct de Paris sur le Royaume d'Italie par le Simplon, usait des termes que voici :

« L'entreprise générale des Messageries impériales, rue Notre-Dame-des-Victoires, vient d'organiser définitivement le service de Paris à Milan, passant par Genève et le Simplon, lequel aura lieu tous les deux jours de Paris comme de Milan. On arrivera le dixième jour de bonne heure à Milan. Les correspondants de l'administration, MM. Pasteur frères, de Genève, dont les voitures parcourent la distance de Genève à Milan, ont pris toutes

les mesures nécessaires pour assurer de bons gîtes aux voyageurs et pour mettre plus de célérité dans la marche qui donne près de vingt lieues de moins à parcourir que par le Cenis. Le prix des places et des bagages sera très modéré; on fera aussi des prix modérés pour le transport des marchandises dès que les douanes seront réorganisées, ce qui va avoir lieu incessamment entre l'Empire et le Royaume d'Italie. »

Manifestement, le zèle de la compagnie pour le Simplon et l'organisation définitive qu'elle donne au passage sont en rapport avec le sort nouveau qui va être fait à la route. La dernière phrase permet de supposer que l'entreprise des Messageries avait, dans les bureaux de Montalivet, peut-être même dans l'immédiat entourage du Ministre [1], des informateurs sûrs, puisqu'elle se trouvait en état, une semaine à l'avance, d'annoncer en forme certaine les mesures d'ordre douanières dont allait bénéficier le Simplon.

Les Lyonnais, d'ailleurs, en prirent immédiatement de l'humeur, et la compagnie Bonnafous, qui, deux ans auparavant, n'avait pas vu sans déplaisir le raccord de Lyon à Milan par Genève, crut bon de s'alarmer — ou de feindre s'alarmer — à

---

[1] Il y a eu très certainement au Ministère de l'Intérieur, sous Montalivet, un parti pris de bienveillance en faveur des Messageries impériales. Entre autres preuves de la chose, l'on peut alléguer la teneur d'un rapport rédigé au Ministère à la date du 11 mars 1811 (Arch. Nat. AFIV 1062), rapport relatif à des projets de réorganisation du roulage et dont la conclusion, visiblement tendancieuse, se prononce en faveur du maintien du statu quo, soit tout au bénéfice des Messageries impériales. Or, un fait peut prêter matière à réflexion : Montalivet avait, à son cabinet, un cousin, Lacroix-Saint-Pierre, qu'il fit nommer, en 1812, secrétaire général de l'Intérieur. Peu après son appel à cette haute fonction, Lacroix épousa Emilie de Nanteuil, fille d'un des créateurs des Messageries impériales, et qui lui apporta une très belle fortune (Mellier. *Le comte de Montalivet*, p. 71). Si, comme il est vraisemblable, Lacroix dès avant son mariage était en relations avec son futur beau-père, c'est lui vraisemblablement qui faisait la liaison entre le Ministère et les Messageries impériales. Il n'y aurait chance d'atteindre la vraie histoire du Premier Empire — tout comme celle de tous les régimes d'ailleurs — que si l'on parvenait à reconstituer et à mettre en pleine évidence tout le complexe de liaisons et d'affaires au milieu duquel évoluent forcément hauts administrateurs et hommes politiques.

l'annonce de la mise en train d'un service direct Paris-Milan. Elle dénonça immédiatement aux administrateurs de la région du Sud-Est et du Piémont le plan bien prononcé formé à Paris « d'arracher le passage des voyageurs et des marchandises au Mont Cenis au profit du Valais et du Simplon [1] ». Sans doute, continuait-elle, « tous les départements ont droit à la protection de Sa Majesté l'Empereur et Roi », mais, continuait-elle encore, ce devait être là un motif de plus pour les autorités locales du Mont-Blanc et du Pô de donner « toutes leurs sollicitudes à la protection du Cenis », sérieusement menacé dans le quasi-monopole de fait dont il avait bénéficié jusque-là.

Au reste, la compagnie Bonnafous avait mieux à faire que de se plaindre. De fait, elle se préoccupait alors surtout de se mettre en mesure d'exploiter le nouveau domaine offert à son action par la politique impériale, ce transit levantin qui, pour un peu plus de deux années, allait donner leur caractéristique la plus originale à l'utilisation commerciale des passages de la grande chaîne. Les routes des Alpes occidentales, de tout temps routes du sel, routes de la laine aux temps lointains du Moyen Age, quand les produits des Flandres venaient se faire transformer à Florence en draperies de luxe, routes de la soie depuis la fortune de la fabrique lyonnaise, allaient, pour un temps et par une conséquence imprévue du blocus napoléonien, se transformer en routes du coton.

## IV

La décision d'ouvrir le Simplon au commerce franco-italien et au grand transit était sage parce que répondant à un besoin réel : de suite, en effet, le roulage, tout en continuant à présenter au Cenis un accroissement sensible, allait accuser pour le Sim-

---

[1] Lettres aux préfets du Pô, du Mont-Blanc, de l'Isère, en date du 17 avril 1811. Arch. Tur. II. Période française. Département du Pô. Catégorie 6. Article 8.

plon une reprise très nette et un essor marqué en 1811, une prospérité sans précédent en 1812. La relation, par ailleurs, de cette activité avec celle des transactions levantines se marque évidente. Ce sont, en effet, surtout les cotons qui alimentent cette prospérité du roulage et donnent à ce moment au trafic par les cols sa plus intéressante physionomie.

Curieuse odyssée que celle de ces cotons, provenant en majeure partie d'Asie-Mineure et de Macédoine [1], et obligés à un voyage fertile en péripéties multiples avant que d'atteindre les manufactures occidentales! Pour commencer, c'était la concentration dans les grands marchés levantins, ceux en particulier d'Andrinople et de Salonique où ils se trouvaient dès l'abord disputés par les surenchères contraires, car la Turquie, réfractaire au système continental, laissait indifféremment Britanniques, Autrichiens et Français se disputer sur son territoire denrées et matières premières, préoccupée seulement quant à elle de bénéficier de la concurrence ainsi déchaînée. Puis les balles du précieux produit se dispersaient, au hasard de la nationalité de leurs acquéreurs; que si elles étaient tombées en des mains autrichiennes, elles prenaient, sans trop d'encombre, leur route par Widin, Orsowa et Pest; que si, au contraire, elles étaient échues à des commissionnaires travaillant pour la fabrique française, elles devaient s'acheminer jusqu'aux bords de l'Adriatique au milieu de traverses sans nombre : les caravanes, exposées à toutes les tracasseries des fonctionnaires turcs et aux entreprises des batteurs d'estrade pullulant dans le pays, avaient à compter, par surcroît, avec les difficultés de la nature hostile et devaient, en certains points du parcours, se frayer leur chemin à travers des forêts si touffues et aux sentes si mal dessinées que les bêtes de somme y marquaient leur trace continue par les flocons accrochés à toutes les branches.

Trieste constituait la première étape marquante, celle du né-

---

[1] Pour le trajet des cotons en Turquie, cf. l'article de Ch. Schmidt, *Napoléon et les routes balkaniques*, Revue de Paris, 1912, t. VI,

cessaire regroupement des arrivages, celle aussi des formalités douanières, étape marquée sinon d'incidents aussi pittoresques, à tout le moins de complications accentuées, en particulier de singulières difficultés de stationnement. Comme le va-et-vient des caravanes s'opérait avec une bien moindre régularité que jadis le trafic marin, à de longues périodes de calme succédaient certains moments d'affluence, si caractérisés parfois que les docks et les magasins de la douane devenaient trop étroits et que la ville tout entière devait se transformer en un vaste entrepôt[1]. Et ce stationnement des cotons était souvent fort long, vu les expertises minutieuses et parfois interminables nécessaires aux douaniers pour authentifier l'origine du précieux textile et prévenir ainsi toute introduction frauduleuse. Tatillonne et vexatoire, l'administration douanière n'entrait, en effet, qu'à demi dans les intentions du Maître, soucieux de favoriser la route nouvelle, et ne semblait guère rénover ses méthodes dans le sens d'une prompte et rapide expédition des arrivages; peut-être au fond d'ailleurs — comme il arrive si souvent dans le jeu d'une réglementation administrative déterminée — la faute était-elle bien moins encore à l'inertie routinière de l'administration et de ses agents, qu'à l'impossibilité foncière de concilier un mode accéléré de procédure avec les indispensables formalités inséparables de l'application même du système tel qu'il était conçu et constitué. Ici les formalités étaient fort compliquées : une fois soumis aux premières vérifications locales, les certificats d'origine avec les annotations en chiffres de nos consuls et les échantillons de coton devaient être envoyés aux bureaux de Paris aux fins de vérification complémentaire, puis retournés à Trieste avec les visas définitifs; alors seulement les cotons étaient admis à poursuivre leur voyage; d'où de si consi-

---

[1] Décret du 3 novembre 1811. Arch. Nat. $F^{12}$ 549-550. Dossier 4, chemise : *Rapport sur les demandes du commerce de Trieste.* Copie du décret. Article 1 : « Les négociants du port de Trieste auront la facilité de recevoir, en entrepôts fictifs, dans leurs magasins, les cotons du Levant passant par la Bosnie. »

dérables retards que parfois les commissionnaires, pour abréger les délais et désencombrer leurs magasins engorgés, se résignaient, à leurs risques et périls et sous leur responsabilité pécuniaire, à se porter caution eux-mêmes de l'authenticité des certificats [1].

C'était alors la route par l'Italie, et d'abord la traversée de la grande plaine padane. Comme le considérable volume des marchandises à enlever assurait du fret à tous les modes de transport, certains chargements s'embarquaient sur le fleuve, à la lente allure des barques à la remontée, jusqu'à Casatisme, gagnaient Gênes par la Bochetta puis, s'aidant des tronçons de la route de la Corniche, atteignaient Marseille. Ce n'était toutefois et en dépit de la faveur marquée de l'administration pour ce trajet, que la très faible partie des cotons qui suivait cette voie : imposer en effet le grand détour par Gênes et Marseille à des envois dirigés vers les grands centres de la filature, soit sur le Lyonnais, l'Alsace, la région parisienne et la Normandie, envois déjà grevés d'ailleurs par les inévitables à-coups et retards de la route balkanique, représentait un très fort allongement supplémentaire que tout indiquait d'éviter. Surtout, Lyon, transformé en grand marché des cotons, préférait pour ses arrivages la voie bien lyonnaise du Cenis et, d'autre part, la commission parisienne était soucieuse, pour gagner du temps, d'utiliser la route maintenant ouverte du Simplon. C'était, de la sorte, surtout par le roulage de terre plus rapide, et grâce aux belles chaussées de la plaine septentrionale, que les cotons de Trieste étaient amenés au pied des cols où ils retrouvaient les cotons de Naples déjà, eux aussi, pas mal ballottés précédemment : pour ces derniers, en effet, le voyage à travers la presqu'île italienne [2], moins péril-

---

[1] Inconvénient déjà signalé par Lauriston : « Le Directeur des douanes a ordre de ne laisser introduire des cotons du Levant qu'après avoir envoyé des échantillons de chaque balle à Paris, ce qui occasionnera un retard de deux mois et dégoûtera les Turcs... » De Trieste, 1er janvier 1811. Arch. Nat. AFIV 1711.

[2] Rapport de Collin de Sucy, en date du 16 mars 1812, sur une demande

leux que celui de leurs congénères levantins prenant d'écharpe la Péninsule balkanique, ne manquait non plus de traverses; le séjour à la douane de Rome y correspondait, aussi long et guère plus commode, à celui subi à la douane de Trieste, et le portage par les vieilles chaussées toscanes et apennines n'allait pas, en outre, parfois sans vicissitudes marquées.

Confondant leur sort, chargements levantins et napolitains abordaient de concert les Alpes; nouvelle étape et non la moins scabreuse de leur odyssée! Aussi bien, cette traversée de la chaîne se révélait fertile en imprévus de nature diverse, voire en difficultés sérieuses, si nous en croyons du moins une littérature un peu spéciale et que l'on ne s'attendrait guère à rencontrer en cette aventure, à savoir celle des consultations juridiques. De fait, si pour suivre les étapes du coton à travers les sentes bosniaques c'est à la correspondance de nos consuls en Turquie qu'il convient surtout de s'adresser, il nous faut, pour en connaître les multiples péripéties dans leur assaut des Alpes, recourir aux dossiers des nombreuses contestations précisément suscitées par les retards, détournement, vols et autres mésaventures subies par les balles au Cenis et au Simplon non moins que dans les parages immédiats de ces cols. De gros procès s'engagèrent en effet entre les destinataires des cotons et les facteurs du roulage pour des livraisons très en retard ou incomplètes, et aux débats de ces procès furent versées les indications les plus circonstanciées sur les conditions du transport à travers la montagne. Sans doute, les fins poursuivies par la production de telles pièces doivent nous mettre en quelque défiance [1] : il n'y a

de la Chambre de commerce de Paris d'avoir un entrepôt réel des cotons : « Dans l'ordre actuel des choses, les cotons de Naples et du Levant arrivent aux frontières de France après avoir transité les premiers par les états romains : la Toscane et l'Italie; les seconds par les provinces illyriennes et l'Italie. » Arch. Nat. AFIV 1062.

[1] Sur ces vicissitudes des cotons à travers les Alpes, diverses consultations juridiques imprimées, l'une en particulier signée de plusieurs membres du barreau lyonnais, n° 113823 du *Fonds Coste* de la Bibliothèque de la ville de Lyon. En outre, correspondance de la Compagnie Bonafoux avec le Préfet du Mont-Blanc. Arch. de la Savoie. Série L. Dossiers 437, 542, 549.

sûrement pas lieu de prendre trop à la lettre les avocats des défendeurs, arguant pour excuser leurs clients « des ravins, torrents, glaces, neiges, avalanches, débordements de rivières, chutes de rochers, destructions de ponts et de digues » ; incontestablement, les avocats dramatisent quelque peu, voire fortement, quand, décrivant les affres des juges aux prises avec des cas d'espèces tout nouveaux, ils nous dépeignent « les tribunaux froissés entre la loi qui, dans les conditions d'une lettre de voiture, leur montre ordinairement un contrat sacré et l'équité qui leur prescrit d'avoir égard à des obstacles moralement invincibles, et ne tenant dès lors qu'avec effroi et d'une main incertaine la balance de la justice ». Toutefois, sous la grandiloquence et l'outrance de leurs plaidoyers, ils nous livrent certaines indications précises relevées de quelques détails fort pittoresques et dont il n'y a pas lieu, semble-t-il, de contester l'exactitude.

Effectivement, l'afflux des cotons au pied de la montagne se traduisait par un engorgement caractérisé des passages; en effet, si dans la plaine padane et même à travers les montagnes toscanes la multiplicité des routes parallèles et l'abondance des bêtes de somme permettaient — les hauts prix pratiqués stimulant la concurrence et éveillant les initiatives locales — d'acheminer sans trop d'à-coups les envois de Trieste et de Naples jusqu'au pied des Alpes, là tout confluait vers les deux seuls passages outillés pour le gros roulage et jouant en ce point l'office de deux grands troncs collecteurs. Or, l'un comme l'autre, le Cenis et le Simplon n'étaient, malgré tout, susceptibles que d'un rendement limité et ne possédaient pas une capacité d'écoulement indéfinitivement extensible, d'autant que vers la Maurienne comme vers le Valais, les cols une fois franchis débouchaient sur des couloirs d'un débit également réduit. De là, l'entassement, à Domo d'Ossola pour le Simplon, à Suse pour le Cenis, des balles s'accumulant, venant se mélanger avec les sacs de riz et tous les colis du trafic ordinaire, refluant hors des magasins par trop étroits et des hangars absolument engorgés.

Que si les mauvais temps d'hiver, bourrasques de neige ou chutes d'avalanche, amenaient une interruption un peu longue du passage, c'était alors le complet embouteillage au plus grand dam des balles mal conditionnées pour des stationnements de cet ordre : car l'on continuait, aux marchés balkaniques, à n'envelopper les colis que d'une toile légère, adaptée à point quand les cotons confiés aux navires connaissaient l'arrimage sans aléas des fonds de cale bien protégés et bien clos, mais tout à fait insuffisante pour le voyage à découvert, en charrettes ou à dos de bêtes de somme.

Pour les chargements dont les grosses maisons de roulage voulaient bien accepter le souci, le mal n'était point sans doute trop grave. Ainsi, pour le Cenis, la maison Bonnafous, multipliant les voitures et les attelages, arrivait à satisfaire à peu près ses clients. D'autres maisons lyonnaises, mises en goût par les circonstances, s'outillaient aussi pour exploiter plus intensément le passage, aidées, chose presque invraisemblable, par les Bonnafous eux-mêmes, persuadés qu'il y avait place pour tous. De même, au Simplon, les maisons génevoises travaillaient sans relâche. Efforts insuffisants! La majeure partie des cotons devait, en fin de compte, être confiée à de petites entreprises locales, nées justement de cet afflux inattendu revivifiant le vieux portage muletier. Aubaine inespérée pour les gens de la Ferrière et de la Novalaise, de Lanslebourg, de Termignon et de toute la Maurienne, pour ceux aussi de Crévola, de Varzo et de Brigue et du Valais, mais qui ne leur inspira guère d'autre idée que d'exploiter à fond cette occasion unique : tout en se faisant consentir des tarifs exorbitants, les indigènes imposaient aux commissionnaires, bien obligés d'accepter le couteau sous la gorge, des contrats tels qu'ils se trouvaient déchargés de toute responsabilité et de tout risque; d'où de fréquents détournements et des fraudes sans nombre.

Surtout, comme il arrive toujours, l'encombrement suscitait le vol, non pas tant le vol massif et patent que les soustractions de détail, le larcin perlé : au cours de leurs stationnements mul-

tiples, au pied des cols, à la traversée de la montagne, aux étapes de la Maurienne et du Valais, les balles étaient forcées, ouvertes, délestées d'une partie de leur contenu, partie qui, au début, était sans plus de façon remplacée par des briques et des pierres. Lorsque les commissionnaires, ainsi lésés, eurent, tout au long de la partie scabreuse de la route, établi des agents à eux, munis de sondes perfectionnées pour une inspection, au moins sommaire, des colis, il ne fut plus mis ni brique ni pierre, mais — l'ingéniosité de l'attaque rivalisant avec celle de la défense — du sable fin, de la terre, de la filasse de chanvre, du plâtre en poudre, voire quelquefois tout simplement de la farine ou du son.

Incidents qui préoccupent grandement les administrateurs locaux redoutant que quelque rapport fâcheux n'en parvienne jusqu'au Maître. Incidents dans le fond minimes, inévitable rançon de la prodigieuse activité des routes de montagne. Ce qu'il faut retenir de tout cela, ce qu'il convient de mettre en pleine évidence, c'est que les cotons ont véritablement réveillé la voie du Simplon. En quelque mesure, c'est, pour cette route, la revanche de l'abandon antérieur et de la mise à l'index dont elle avait pâti depuis sa construction. Et tandis que le commerce, « se jetant[1] » de ce côté-là, verse mensuellement pour plus d'un demi-million de droits aux douanes de Brigue, de Genève, de Morez, tandis que Milanais, Génevois, Jurassiens, libres enfin de conjuguer leur activité et leurs efforts, exploitent au mieux des circonstances cet itinéraire revivifié, les milieux intéressés se plaisent à agiter de vastes projets en vue du complet équipement de la nouvelle voie commerciale : réfection complète des chaussées jurassiennes, radicale transformation des rampes de la Faucille, vieilles tout au plus pourtant d'une dizaine d'années, mais devenues insuffisantes maintenant qu'elles sont utilisées par le gros roulage. Les ambitions éveillées

---

[1] Lettre de Girod de l'Ain à Molé pour demander la réfection de la Faucille, 6 septembre 1813. Arch. Nat. $F^{14}$ 995.

vont plus loin et l'on se prend à espérer que, grâce à cet afflux du transit l'on pourra, groupant tous les Granvalliens et concentrant ce personnel de choix au service des routes menant de la Comté et de la Bresse sur Genève, outiller enfin la ligne de Paris-Genève-Milan aussi complètement que celle de Paris-Lyon-Turin : « Que si les marchandises du Levant prenaient cette route d'une manière invariable..... alors tous les Granvalliens dispersés sur toutes les routes de l'Empire reviendraient bientôt..... C'est vers ce but que serait dirigé le projet de grand roulage dont il est actuellement question... s'il était exécuté, les marchandises du Levant pour Paris et le Nord... ne seraient plus dirigées sur Lyon dont la route, plus longue et plus coûteuse, ne présenterait plus sur la nôtre une plus grande uniformité dans les prix, les expéditions, les heures de transports [1]. »

Mais le temps devait être court pour la période impériale où, de la sorte, les deux routes se trouvèrent appelées à une fortune parallèle et à une heureuse émulation. Pour la grande fortune des cols des Alpes à l'ère napoléonienne, l'automne 1813 marque, comme pour bien d'autres points de l'activité nationale, la chute précipitée et irrémédiable. Quand les passages, deux à trois ans plus tard et une fois l'Europe tant bien que mal réorganisée, devaient se rouvrir à un trafic normal, les circonstances et les conditions en allaient être si profondément différentes qu'il y a bien là, dans l'histoire de l'exploitation commerciale des cols, une coupure et un hiatus.

---

[1] Lettre du Maire de Morez en réponse à l'enquête sur le roulage, 6 septembre 1812. Arch. Nat. $F^{14}$ 1269. Dossier 57.

## CONCLUSION

Etat dans lequel Napoléon a trouvé les sentiers des Alpes. Il laisse la montagne parfaitement ouverte en trois endroits, au Genèvre, au Cenis, au Simplon. Caractère uniquement militaire du Genèvre, à peu près exclu de toute utilisation commerciale. Rôle économique des autres passages; fonction européenne réservée au Cenis et à un moindre degré au Simplon dans la période antérieure aux chemins de fer : ces routes relient l'Italie au continent; elles contribuent à cette extension vers l'intérieur du continent de l'hinterland des ports méditerranéens, qui est le grand fait de la vie du commerce européen jusqu'à la « construction » des fleuves de l'Europe septentrionale.

Que si l'on essaie, en comparaison à l'état de choses existant à la fin du XVIIIe siècle, de résumer la situation des routes des Alpes au moment où se dissout le régime napoléonien, les constatations suivantes apparaissent indéniables :

Napoléon avait trouvé les passages des Alpes occidentales pratiquement inaccessibles aux voitures : en un seul point, le col de Tende, un effort sérieux avait été fait, peu d'années auparavant, pour aménager la traversée de la chaîne et ses abords immédiats en voie carrossable; les résultats de cet effort avaient été en fait médiocres, et d'ailleurs la route ainsi pratiquée ne pouvait avoir, en dépit des grands espoirs fondés sur elle, qu'une utilisation toute locale.

Napoléon laissait la partie occidentale de la chaîne parfaitement franchissable aux plus forts véhicules — pesants caissons des convois militaires et lourdes charrettes du roulage commercial — en trois endroits au moins, savoir : au Genèvre, au Mont Cenis et au Simplon; il laissait les avenues de ces cols dans un état d'aménagement fort inégal[1].

---

[1] Arch. Nat. AFIV. Plaquette 4920. Rapport annexe au décret n° 15 du 21 janvier 1812 : « Le passage des Alpes n'est encore pratiqué par les voitures

Pour le Genèvre, la route d'accès du côté de l'Italie, qu'avait voulue l'Empereur, était à peu près achevée, de la plaine piémontaise à Fenestrelle et au col de Sestrières; mais c'était là une communication d'intérêt surtout militaire et dont l'importance se trouvait singulièrement réduite du fait des événements : très précieuse pour la France quand cette puissance tenait l'Italie du Nord et possédait de la sorte, soudées par une ligne spéciale et absolument autonome, les places commandant la défense de la chaîne, elle allait se trouver privée de sa fonction essentielle par le retour de la frontière à la ligne du partage des eaux et la dissociation politique du groupe des forteresses précédemment conjuguées. Dénuée désormais de toute valeur pour la France, cette route par Fenestrelle ne gardait guère davantage d'utilité militaire pour le Piémont, sauf dans l'hypothèse bien improbable d'une offensive française déclanchée de Briançon. Le Genèvre par ailleurs ne pouvait se flatter de retrouver, au point de vue économique, l'intérêt qu'il perdait au point de vue stratégique : démunie vers l'Ouest — la route de l'Oisans étant fort loin d'être achevée — de toute voie d'accès pouvant lui ouvrir un horizon tant soit peu vaste et bornée, du côté français, au débouché de la Durance, ne possédant du côté piémontais — la remontée au col de Sestrières inhibant toute exploitation commerciale de cette ligne — que la voie vers Suse encore médiocrement aménagée en aval de Cézanne, la voie par le col allait demeurer vouée pour longtemps à un trafic tout local, sans autre perspective que d'être la route du commerce marseillais vers le Piémont[1].

de commerce qu'en deux points, le Mont Cenis et le Simplon... La route du Mont Genèvre est sans issue facile du côté de l'Italie. » La situation était la même en 1814.

[1] Du reste la politique traditionnelle de défaveur à l'endroit du Genèvre allait être reprise, au moins par intermittences, par le gouvernement piémontais : « Les quatre départements de la frontière des Alpes enclavés entre l'Italie et le Rhône sont étrangers au mouvement de circulation qui les entoure... L'insouciance d'un Etat voisin a ajouté aux difficultés naturelles

Il n'en allait pas de même du Cenis et du Simplon.

Le premier avait — on l'a déjà indiqué — ses avenues parfaitement outillées. Dans la Maurienne, la forte chaussée édifiée — un peu à la hâte, il est vrai — par les ingénieurs impériaux, courait au long de la vallée sans trop de discontinuités et presque aux trois quarts faite, assise sur de puissantes digues aux côtés du torrent, ou éventrant le bas des cônes de déjection, ou s'insérant de force dans la roche à l'escalade des verrous glaciaires. Elle offrait de la sorte, au prix sans doute d'un entretien coûteux et de réfections constantes [1], une voie excellente, la meilleure sûrement qui pût être réalisée dans ce long et profond couloir, suite d'étroits défilés, de pentes raides et de bassins encombrés d'éboulis. Du côté italien, la voie s'allongeait en plaine, de Suse à Turin. Il y avait là vraiment un ensemble bien venu, un organisme complet qui, pour près d'un demi-siècle, allait garder, mais sous une autre domination, la belle unité dont il avait joui à l'époque française.

Au Simplon, situation presque analogue : sans doute, par l'intégration du Valais à la Suisse, par le retour du Novarais et de l'Ossola au Piémont, la route allait être politiquement morcelée,

---

de leur configuration l'abandon de la grande route du Mont Genèvre... La belle route que le gouvernement français achève de Grenoble à Briançon ne sera qu'une impasse tant que le Mont Genèvre demeurera impraticable au roulage. » Rapport Blanqui sur la situation économique des départements de la frontière des Alpes. *Comptes rendus de l'Académie des Sciences morales*, 1843, p. 352. Cette clôture du Genèvre par le mauvais entretien de son revers oriental n'a d'ailleurs pas été absolument constante ; elle se produisit à des périodes déterminées, en coïncidence avec certaines variations ou adaptations des directives générales de la politique pratiquée en matière de transit par le Royaume de Sardaigne.

[1] « Jusqu'à la réfection presque totale des travaux mal faits dans l'origine, l'entretien de cette route ne peut manquer d'être coûteux. » Rapport statistique de 1818. Arch. de la Savoie, *Fonds Sarde*, 584. Déjà Lauriston, envoyé pour inspecter la route, mandait à l'Empereur, le 26 octobre 1810 : « Il y a des points où les montagnes ont été minées sans conserver les talus nécessaires, d'où des éboulements. » Arch. Nat. AFɪᴠ 1711. Sur la situation de la route au début du régime sarde, nombreux détails dans Arch. de la Savoie. Même fonds n° 2233.

mais le col allait trouver dans les routes vaudoises ses véritables voies d'accès, soit — après un court laps de temps où, en représaille contre le chemin exécré, cause de la perte momentanée de leur indépendance, les Valaisans prétendirent détruire la chaussée et anéantir l'œuvre napoléonienne — les conditions les meilleures d'exploitation commerciale.

Sur ce point encore par conséquent, Napoléon pouvait être satisfait de son œuvre, et la légitime fierté avec laquelle il revendique à Sainte-Hélène le mérite d'avoir ouvert les Alpes est pleinement justifiée [1]. Mais par cet ensemble — l'une des plus heureuses et des plus réussies entre les réalisations impériales — Napoléon se trouvait avoir surtout travaillé pour l'avenir.

L'on peut en effet, sans trop de paradoxe, se risquer à soutenir que l'utilisation économique véritable des routes des Alpes occidentales n'a commencé qu'après la disparition du régime napoléonien.

Sous ce régime, en effet, — en dehors de leur grande fonction politique de souder la Péninsule à l'Empire, — ces routes avaient tenu le rôle d'instruments de l'exploitation commerciale de l'Italie au bénéfice de la France, exploitation fondée sur une situation violente qui ne pouvait survivre aux circonstances d'ordre général la rendant temporairement possible : elles avaient, en outre et pour une période en somme fort courte, assuré l'afflux vers la France des produits du Levant, rôle tout occasionnel aussi, sans racine solide et qui cessa sitôt qu'eurent été rouvertes les routes maritimes. En somme, aussi bien au point de vue économique que politique, ces voies avaient été avant tout les instruments d'une inféodation condamnée à disparaître bientôt; ce ne pouvait leur constituer une raison d'être permanente.

Avec le retour de l'Europe à un état normal, et en dépit du protectionnisme accentué qui va triompher dans presque tout le Continent et créer une situation ne se prêtant qu'assez mal au

---

[1] *Correspondance*, XXIX, p. 86.

développement du transit, les voies des Alpes occidentales allaient être mises en mesure de jouer leur véritable rôle, rôle de liaison et d'intégration de la Péninsule italienne à l'ensemble européen occidental.

En ce qui touche le transport des voyageurs, le Cenis reprend incontinent, automatiquement serait-on tenté de dire, son office, si bien dessiné déjà aux XVIIe et XVIIIe siècles, de voie d'accès maîtresse vers l'Italie, mais il l'amplifie et le développe dans toute la mesure qui sépare la superbe chaussée napoléonienne de la piste muletière d'autrefois. Par lui passe désormais, et pour une période non révolue encore, la voie ferrée devant plus tard et sans interruption reprendre la fonction de la route, la grande ligne unissant la Péninsule à l'Europe du Nord-Ouest tout entière, route pour le moins autant anglo que franco-italienne, et dont la singulière importance n'échappe point à ses maîtres; quelles qu'aient été, en effet, les vicissitudes de la politique piémontaise, strictement et intransigeamment absolutiste aux lendemains de la Restauration, plus ouverte avec Charles-Albert, résolument progressiste avec Victor-Emmanuel II et Cavour, les gens de Turin allaient constamment favoriser ce rôle européen du Cenis, capital pour leur petit pays constitué de la sorte en possesseur d'une des grandes diagonales continentales. Ils avaient vu juste, et le fait de détenir la plus importante avenue de la Péninsule vers le dehors, la voie nécessaire de liaison des pays italiens avec les Etats de l'Ouest, n'a pas été — on ne peut ici que noter le fait en passant sans y insister — sans avoir une influence peut-être déterminante sur les brillantes destinées du Piémont aux heures décisives du Risorgimento.

Pour le Simplon, son rôle général comme route des voyageurs fut plus modeste, encore qu'un nombre notable de touristes parcourant l'Italie l'adoptent à dater de 1817 comme variante à l'aller ou au retour. Les autorités autrichiennes du Royaume lombard-vénitien eurent parfois la velléité d'organiser, en liaison avec le Simplon, les routes lombardes en voie d'accès pour le Nord-Ouest du Continent vers la mer Adriatique et l'Europe

danubienne; elles n'allèrent jamais, pour de tels desseins, jusqu'à l'ébauche d'une réalisation; la politique — naturellement renouée par les gens de Vienne — de faveur à l'endroit de Trieste entravait toute initiative sérieuse s'appliquant à constituer le Simplon en une artère maîtresse de la circulation européenne[1]. Et d'un autre côté, les administrateurs piémontais n'avaient pas laissé que de reprendre en quelque mesure, contre le col, la politique de défaveur de leurs prédécesseurs du siècle précédent.

C'est peut-être, d'ailleurs, pour le transport des marchandises que les routes des Alpes occidentales allaient remplir leur mission la plus caractérisée, non plus en pleine concurrence, comme à l'époque napoléonienne, avec les routes de la mer, mais en liaison avec elles et à leur service.

A regarder d'un peu haut le commerce européen tel qu'il tendait à s'organiser à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec le développement croissant des transports maritimes et avant que les événements de l'époque révolutionnaire ne vinssent, pour un temps, le bouleverser de fond en comble, l'on ne peut manquer de noter le fait suivant : le trafic partant des rivages de la Méditerranée à destination des marchés de l'intérieur pâtit de plus en plus de l'obstacle des Alpes et des frais supplémentaires imposés par le très difficile passage de la montagne : en particulier, l'Europe du Nord-Ouest — et ce fait est en relations avec l'activité croissante de la marine britannique dans la Méditerranée — reçoit directement par mer les produits du Levant. Il y a plus : les ports du Nord s'adaptent au type de ports de pénétration vers l'intérieur et s'outillent pour le service d'un hinterland de plus en plus vaste, singulièrement facilités d'ailleurs dans cette voie

[1] Sur les rivalités des routes et des politiques routières dans l'Italie du Nord pour la période immédiatement antérieure aux chemins de fer existe une suggestive étude contemporaine : Petitti di Roretto, *Strade ferrate d'Italia. Capolago Ticino*, 1845. (L'ouvrage fut imprimé en Suisse, le gouvernement du Royaume de Sardaigne n'ayant pas cru pouvoir le laisser imprimer sur son territoire.)

par le faible relief de la grande plaine septentrionale; par contre, les ports méridionaux — Marseille mis à part dans une certaine mesure — s'en tiennent surtout à la formule des ports de cabotage et de redistribution, Gênes, par exemple, alimentant avant tout son activité à la réexpédition vers le Portugal et l'Espagne des arrivages de Morée, de Crimée et des Echelles [1]. La sphère d'action des ports du Nord croissant de la sorte d'une façon constante, le moment était à prévoir où ces ports s'annexeraient le complet ravitaillement de l'Europe centrale (l'Allemagne du Sud et le plateau suisse y compris) en denrées et matières premières de toute sorte, les produits du Levant préférant l'allongement marqué du parcours par mer à l'obligation de franchir les cols [2].

---

[1] La formule est donnée par les Gênois eux-mêmes : « Gênes ne peut s'entretenir que comme entremetteur des échanges et des permutations des autres peuples. » Délibération du Conseil général. Session d'octobre 1805. Arch. Nat. $F^{1c}$V *Gênes*.

[2] Dans un mémoire de l'intendant Orengo sur le commerce de Nice rédigé en 1780 (Arch. Tur. I. *Commerce, 3e catégorie.* Dossier 3, n° 3) il y a d'intéressants détails sur la pénétration des ports du Nord vers l'intérieur du continent : « C'est par Ostende (et non par les ports de la Méditerranée) que viennent à Genève les mousselines de la Compagnie des Indes dont cette ville fait la contrebande. » Les marchandises russes, en particulier les cuirs exportés par les ports de la mer Noire et réexpédiés par Gênes et Livourne sur la Suisse, trouvent dans les cantons méridionaux la concurrence des mêmes marchandises venues à moindre prix par les ports de Hambourg et de Lübeck. Sur le même fait apporte des précisions intéressantes un mémoire qu'un commissionnaire de Genève fit tenir à la Cour de Turin par l'intermédiaire de l'intendant général de Savoie Sacchi (lettre Sacchi au marquis de Cravanzane, 23 janvier 1782. Arch. Tur. II². Division 57. *Correspondance*, n° 627), mémoire relatif en particulier à l'activité des commissionnaires d'Ostende pour l'exploitation des places suisses et même italiennes.

Dans cette concurrence faite par les ports du Nord à ceux de la Méditerranée, le cas de Marseille était un peu différent, la navigation par le Rhône lui permettait, en effet, dans une certaine mesure, d'acheminer à bas prix nos marchandises vers le plateau suisse. Un mémoire, rédigé vers 1790 à Lyon et qui traite fort diligemment des questions de transit et de transport (Mémoire sur les avantages que la France peut retirer du passage des marchandises étrangères et d'un entrepôt de ces marchandises à Lyon. Bibliothèque de la ville de Lyon. *Fonds Coste*, n° 351319), émet cette opinion que seul le Rhône peut permettre de lutter contre la concurrence des ports du Nord, que la route faite par les Piémontais de Nice vers l'hinterland ne pourra rien, au contraire,

C'est pour réagir contre cette évolution se prononçant nettement que l'Autriche, dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, avait équipé Trieste en vue de la pénétration vers les pays du Centre-Europe. L'ouverture des routes des Alpes occidentales aurait dû, dès le principe, jouer comme un facteur décisif dans le même sens, en particulier au bénéfice de Gênes si heureusement située au fond d'un golfe pénétrant profondément dans les terres. Le système continental ne l'avait pas permis, mais, sitôt reprise la vie normale des transactions méditerranéennes, l'on allait mesurer combien l'aménagement des Alpes au gros roulage, conjugué avec un aménagement analogue de l'Apennin — et sur ce dernier point il n'y eut qu'à parachever l'œuvre des ingénieurs impériaux — allait étendre vers le Nord l'influence des ports de la grande mer intérieure : par le Cenis et le Simplon, Gênes allait annexer à son domaine le plateau suisse et l'Allemagne du Sud. De la sorte — et c'est peut-être là le résultat le plus important au point de vue économique européen de la création des routes carrossables des Alpes occidentales — s'inaugurait, au XIX^e siècle, la conquête des marchés de l'intérieur continental par les grandes places méditerranéennes ; cette conquête atteindra son point culminant lorsque l'adaptation des Alpes à la circulation ferroviaire semblera annihiler définitivement l'in-

---

à cet égard : « Le Rhône... offre une trop grande facilité pour qu'on lui préfère une route de terre ; *on lui préférerait plutôt celle de la Hollande, où l'on peut aller de Marseille par mer à peu de frais...* » Il ne paraît pas douteux toutefois que les restrictions douanières des fermes françaises, hostiles au fond à une large organisation du transit, ont considérablement entravé, au XVIII^e siècle, l'approvisionnement par Marseille des marchés helvétiques et Sud-allemands. L'auteur du même mémoire insiste sur ce que, par crainte de la contrebande, le gouvernement a mieux aimé perdre le passage et le commerce des marchandises envoyées de l'étranger à l'étranger : « Le transit n'est accordé que limitativement pour certains produits, tels les cafés... Sans cela les Anglais et surtout les Hollandais seraient venus dans nos ports charger les cafés pour les porter en *Hollande*, et de là, en Flandre, *Allemagne* et *Suisse*, même en Lorraine et Alsace... » Très certainement, il y a, à la fin du XVIII^e siècle, recul de la sphère d'action des ports méditerranéens occidentaux. Sur ces questions de transit, beaucoup de renseignements dans un groupe de brochures de cette époque (au *Fonds Coste* de la Bibliothèque de la ville de

fluence de la barrière montagneuse et que, par ailleurs, l'ouverture de Suez aura plus que décuplé l'importance de la Méditerranée; elle reculera et déclinera, au contraire, lorsque le prodigieux développement des voies fluviales de la grande plaine Nord-Européenne aura, par une oscillation nouvelle du grand complexe économique, ramené aux ports flamands, hollandais et hanséates la mission d'approvisionner la majeure partie du Continent.

---

Lyon), groupe auquel appartient le mémoire cité et dont voici les autres cotes les plus intéressantes : 351324, 351326, 351330, 112529, 113811. Il convient d'ailleurs de remarquer combien les routes du transit subissent fortement et immédiatement le contre-coup des événements politiques. Il n'est pas douteux qu'Ostende avait été aux dernières années de l'Ancien Régime très fortement favorisé du fait de la neutralité autrichienne lors de la guerre d'Indépendance d'Amérique (cf. à ce sujet Van Hotte, *Contribution à l'histoire commerciale des Etats de l'Empereur Joseph II* in *Vierteljahrschrift für Social und Wirschaftgeschichte,* VIII, p. 352). L'on ne peut ici qu'indiquer ce point de vue, mais il ne paraît pas douteux qu'une étude approfondie et complète des routes du trafic européen lors du système continental devrait avoir comme préface indispensable une étude de ces routes lors des grands conflits maritimes et continentaux du XVIII[e] siècle, en particulier lors de la dernière guerre franco-anglaise.

FIN

# ERRATA

P. 12, note 1, ligne 3, *au lieu de* : Paradis, *lire* : Paradès

P. 58, n. 1, l. 4, *au lieu de* : amène, *lire* : anime.

P. 60, n. 1, l. 7, *au lieu de* : 1767, *lire* : 1787.

P. 85, à la première ligne des notes, *au lieu de* : à un, *lire* : au

P. 92, l. 22, *au lieu de* : faisceau d'intérêts, *lire* : faisceau des intérêts

P. 110, n. 1, l. 20, *au lieu de* : 1871, *lire* 1781.

P. 127, n., l. 3, *au lieu de* : fascicule 21, *lire* ; fascicule 2.

P. 146, n. *a*, l. 2, *au lieu de* : je désirerai, *lire* : je désirerais.

P. 221, n. 1, l. 7, *au lieu de*: Ministère, *lire*: Ministre.

P. 307, n. 1, l. 1, et p. 335, n. 1, l. 1, et p. 336, n. 1 et 2, et p. 388, l. 18, et p. 389, l. 12, et p. 393, n. 2, l. 4, et p. 395, l. 13 et 17, *au lieu de*: Bonnafoux, *lire* : Bonafous.

P. 320, n. 2, l. 2, *au lieu de* : 27 décembre, *lire* : 24 décembre.

P. 353, n. 2, l. 5, et p. 357, n. 1, l. 2, *au lieu de* : F1cv, *lire* : F¹ᶜv.

P. 372, n. 1, l. 2, *au lieu de* : Perrier, *lire* : Périer.

P. 379, l. 20, *au lieu de* : annexé, *lire* : annexée.

P. 405, n., l. 8, *au lieu de* : Wirschaft, *lire* : Wirtschaft.

# TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE II

retrouver de l'importance en tant que centre prépondérant du commerce français vers l'Italie.

IV. — Examen technique et objectif des solutions préconisées; étude topographique des deux passages et des vallées divergentes; différence entre la situation des passages eux-mêmes et celle de leurs abords : le Genèvre est plus facile à faire que le Cenis; par contre, incontestable avantage du Cenis en ce qui touche les voies d'accès, la Maurienne ayant à cet égard une grande supériorité sur la Durance trop excentrique et sur l'Oisans trop difficile à aménager. L'aménagement du Genèvre se complique donc de l'aménagement de l'Oisans. Essai d'appréciation : compte tenu de tous les faits de la cause, la décision et le choix dépendent exclusivement de l'initiative gouvernementale.

## CHAPITRE III



I. — Action des milieux gouvernementaux : c'est Crétet, conseiller d'Etat, Directeur des Ponts et Chaussées, qui va jouer le rôle capital. Physionomie du personnage; raisons diverses de sa faveur pour le Cenis. Intérêt à étudier les faits et gestes de Crétet : son attitude dans l'affaire des routes alpines est le type d'une campagne de diplomatie administrative.

Tactique initiale de Crétet en 1801 : il se défend d'avoir des préférences en la matière et affirme qu'il n'y a pas de problème des routes des Alpes; en sourdine, il fait améliorer les avenues du Cenis. Il arrête, en soulevant un conflit de juridiction, les travaux commencés au Genèvre par l'autorité militaire qui continue à favoriser ce passage.

II. — Evolution de la question en 1802 : Bonaparte, décidé à annexer le Piémont, ordonne de faire à la fois le Cenis et le Genèvre, pour multiplier les points de contact. Crétet fait immédiatement activer les travaux du Cenis et laisse dormir les dossiers concernant le Genèvre. Initiative des Briançonnais qui d'eux-mêmes poursuivent et continuent les travaux abandonnés par le Génie militaire.

III. — L'année 1803. Plaintes à Bonaparte sur l'attitude de Crétet. L'offensive des milieux militaires contre le Directeur : le Premier Consul manifeste impérieusement sa volonté que l'on n'oublie pas le Genèvre. Habileté de Crétet : il se donne auprès de Bonaparte comme sans préférence en la matière et, sentant le besoin de jeter du lest, fait poursuivre officiellement les travaux effectués, l'année précédente, par les Briançonnais. Mais, en sous-main, il garde toute son hostilité pour le col dauphinois et manœuvre pour empêcher la construction de la route de l'Oisans seule capable de mettre le Genèvre en valeur.

IV. — En effet, lutte tout au long de l'année 1803 de Crétet contre les efforts des gens de l'Isère disciplinés par leur préfet Fourier. La personnalité de Fourier; ses relations dans les milieux politiques et intellectuels parisiens; il a démêlé les intentions de Crétet et comprend la nécessité de jouer serré : il fait voter par le conseil général de l'Isère le principe d'une forte dépense à supporter par le département; en même temps il lie partie avec la puissante famille des Périer, de Grenoble et de Vizille; par elle il atteint

les Clari, parents de Joseph Bonaparte, et fait faire directement le siège du Premier Consul. Au début de 1804 il a gain de cause : la route de l'Oisans combattue par Crétet, est néanmoins décidée.

La revanche de Crétet : il ne se tient pas pour battu et par des mesures de détail, va empêcher l'Oisans de se faire vite. Retards calculés pour la mise en train des travaux ; irrégularités et retards dans le mandatement des fonds — surtout, Crétet exploite la mauvaise humeur des gens des Hautes-Alpes, furieux de voir que l'Oisans va leur enlever le transit escompté vers le Genèvre — l'offensive du préfet Ladoucette contre son collègue Fourier ; Crétet insidieusement envenime le différend.

Examen de la situation des routes au début de 1805 : le Simplon est en pleine voie d'achèvement ; le Cenis, quoique très favorisé par Crétet, n'est pas achevé ; le Genèvre a réussi à ne pas trop se laisser distancer. Physionomie réelle des efforts de Crétet : il a réussi à maintenir au Cenis toutes ses chances jusqu'à ce que se dessine, en matière de routes apines, une évolution dans la pensée impériale.

## CHAPITRE IV



Napoléon, au début de sa carrière, est l'homme du Simplon ; il a ordonné, en 1802, l'ouverture des autres passages sans préférence caractérisée ; à dater de 1805, il est tout acquis au Cenis. Importance grandissante de ce passage dans les desseins impériaux. Nécessité, pour expliquer cette attitude nouvelle, d'étudier au moins sommairement tout le système de communications ordonnées par l'Empereur en Italie. Résumé de l'évolution impériale : au fur et à mesure que la domination française prend de l'extension dans la Péninsule, le centre de gravité des intérêts français se reporte vers le Sud ; d'où substitution du Cenis au Simplon dans la faveur du Maître, d'autant que le Cenis est une voie exclusivement française. L'aboutissement de l'évolution est le partage de la faveur impériale entre le Cenis et la Corniche. Les phases de cette évolution : les voyages de l'Empereur en Italie en 1805 et en 1807 ; l'année des grands projets d'organisation générale 1810.

I. — *Le voyage de 1805.* — L'itinéraire. Les buts politiques et les intentions d'ordre pratique. Le groupe de décrets relatifs aux routes rendus au printemps 1805 : intégration de la Ligurie au Piémont par le développement d'un abondant réseau routier ; routes de pénétration de la Ligurie vers le cours moyen du Pô. Le Cenis devient le passage de la grande diagonale Paris-Turin-Gênes.

II. — *Le voyage de 1807* — L'itinéraire. Les problèmes politiques : l'Italie voie d'approche vers l'Orient. Préocupations particulières données aux routes autour de la Spezzia ; et aux routes vers Plaisance et Parme. Le groupe des décrets de décembre 1807 et de l'année 1808 : élimination du Genèvre constitué en voie exclusivement militaire destinée à souder Briançon à Fenestrelles et Pignerol ; soins tout particuliers donnés au Cenis qui est doté d'une série d'annexes destinées à compléter, faciliter et protéger son rôle d'artère la plus importante.

III. — *L'année 1810.* — Cette année est pour les routes, comme pour l'organisation intérieure de l'Empire, une année décisive, Concentration, sous la

pression des nécessités budgétaires, des crédits sur quelques points essentiels. Le Cenis et la route par la Maurienne sont très largement favorisés. Mais une part grandissante est faite à la Corniche, car le système des routes gagne vers le Sud : route de la Méditerranée à l'Adriatique décidée de la Spezzia et de Florence à Rimini et à Ancône.

Essais de lier cette évolution des routes des Alpes et de l'Italie avec les vues politiques de l'Empereur sur la Péninsule ; en fait, les réalisations pratiques ne suivent que de fort loin les intentions impériales.

## CHAPITRE V



La construction du Simplon a été étudiée par des érudits suisses ; le Cenis, au contraire, n'a encore fait l'objet d'aucun travail. Intérêt de cette dernière route comme type de grande entreprise au temps du Premier Empire.

I. — Sitôt décidée par le Premier Consul l'ouverture du Cenis et du Genèvre, envoi par Crétet au Cenis de l'ingénieur Dausse, qui doit avoir par surcroît la direction du service des Ponts et Chaussées en Piémont annexé. Carrière antérieure de cet ingénieur ; son séjour en Dauphiné : il s'est révélé, par la rédaction des projets pour l'Oisans, le plus qualifié des spécialistes des routes de montagne ; Crétet l'envoie au Cenis justement pour l'enlever à l'Oisans. Premières opérations de Dausse dans l'été 1802. Les premiers projets ; l'influence des militaires et en particulier du général Chasseloup ; approbation des projets de Dausse au printemps de 1803. Caractère de ces plans : simplicité, robustesse, souci d'économie, d'où allure un peu étriquée ; comparaison technique avec la route du Simplon et les vieilles routes de montagne du XVIIIe siècle.

II. — La mise en train des travaux. Nature des ouvriers : tous Piémontais du Biellais et du Cavanais, groupés d'après leur lieu d'origine et conduits par des compatriotes ; leur genre de vie : c'est une population d'étrangers en très mauvais termes avec les indigènes ; rixes et disputes ; hostilités des gens de la Haute-Maurienne contre la route. Détails sur les salaires et les conditions du travail : les ouvriers approvisionnés et fournis de tout par les entrepreneurs ne sont payés qu'en moindre part en argent ; réduction au minimum de l'emploi du numéraire ; tout repose sur le crédit ; inconvénients du système avec une main-d'œuvre instable et turbulente. Incidents de la fin de l'été 1804 et départ en masse des ouvriers. Ces incidents, se greffant sur des disputes entre ingénieurs et des rivalités d'entrepreneurs, menacent de compromettre la construction de la route.

III. — Le monde des entrepreneurs du Cenis. Au début, Dausse a favorisé un groupe de petits entrepreneurs dauphinois appuyés par des banquiers de Grenoble. La chose irrite un syndicat d'entrepreneurs savoyards et turinois, la Compagnie Gruat-Rossazza. Ce syndicat, déjà adjudicataire de beaucoup d'entreprises dans l'Italie du Nord et au Simplon, fait le siège du Cenis. Résistances de Dausse ; les entrepreneurs piémontais portent la question sur le terrain national et dénoncent Dausse comme animé de sentiments hostiles aux Italiens ; ils réussissent à mettre dans leur jeu l'ingénieur Deschamps.

IV. — Les ingénieurs et leurs différends : Dausse, honnête homme, mais de caractère entier et étroit, se heurte avec ses subordonnés. L'ingénieur Deschamps et les sous-ingénieurs. Ces disputes, sans importance au fond, sont aggravées et rendues très sérieuses par les manœuvres des entrepreneurs. Luttes constantes et obliques : Dausse, après les incidents de l'automne 1804, parvient à faire éloigner Deschamps, mais il n'y réussit qu'au prix d'une quasi-suspension des travaux. Passage de l'Empereur au printemps de 1805 : il trouve la route trop peu avancée et juge que le service marche mal ; son mécontentement à l'égard de Dausse. Crétet couvre Dausse, mais envoie au Cenis un ingénieur spécialement chargé des travaux, Dausse ne gardant qu'un pouvoir d'inspection. Mécontentement de Dausse. Poursuite des intrigues du syndicat Rossazza qui réussit, en 1806, à accaparer tous les travaux de la route. Dausse, très fatigué et ulcéré de la victoire des entrepreneurs, rentre, avec de l'avancement, en France et est nommé à Grenoble.

Résultats généraux de cette première période : techniquement la route est faite. Conséquences lointaines des incidents du Cenis : le départ de Dausse laisse la direction des Ponts et Chaussées dans l'Italie française à un fonctionnaire intrigant et douteux, l'inspecteur D... ; par ailleurs le syndicat Rossazza, encouragé par son triomphe au Cenis, va développer ses manœuvres dans toute l'Italie française.

## CHAPITRE VI



Dessein d'étudier le courant établi par les passages alpins à l'instar des actuels courants ferroviaires. Difficultés et incertitudes d'une telle étude. Nécessité de voir ce qu'a été le commerce franco-italien à l'époque impériale.

I. — Caractère du commerce entre la France et la Péninsule ; la doctrine française : l'Italie, considérée comme un pays exclusivement agricole, doit s'approvisionner uniquement de produits manufacturés français. Cette doctrine a pour but de procurer la complète inféodation économique de la Péninsule à la France. Rigueurs croissantes dans la poursuite de ce but : l'on aboutit à une augmentation considérable du volume des échanges, mais cette prospérité artificielle est le résultat d'un état violent et anormal. Ce caractère factice des échanges va avoir sa répercussion sur l'organisation des routes de commerce.

II. — Au début, Napoléon veut exploiter commercialement l'Italie par la voie d'eau du Pô, il veut de même constituer Gênes en porte du commerce français vers l'Italie. Difficultés qu'il rencontre à cet égard : ni les Italiens du Royaume, ni les ingénieurs impériaux ne veulent s'intéresser aux travaux du Pô ; ils entravent de la sorte l'effet des volontés impériales ; par ailleurs, l'exploitation du Pô aurait supposé la liberté de la mer. Dans ces conditions, ce sont les routes des Alpes qui vont être les voies du commerce français vers l'Italie.

Etude de l'activité de ces routes : le premier caractère de cette activité est de présenter un contraste complet entre l'exploitation très active du Cenis et l'exploitation languissante du Simplon ; nécessité de rechercher les raisons